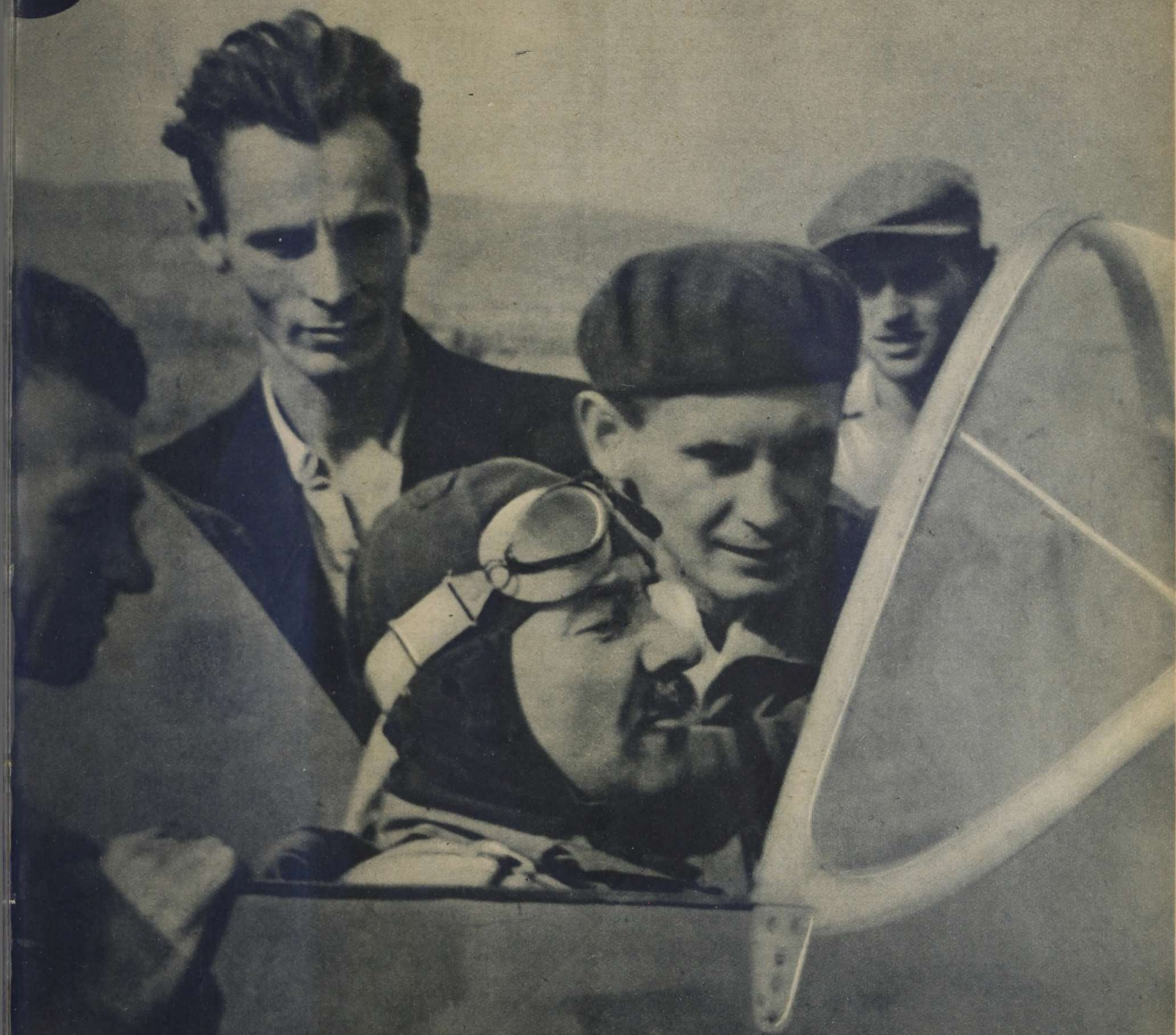
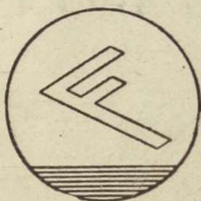
MAGYAR SZÁRNYAK
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN
1942 NOVEMBER 1. (V. ÉVF. 21. SZÁM)



A „Pinty” születése

ÁRA 50 FILLÉR

Bárhol felszáll és leszáll



A korszerű német hadvezetést jellemző nagyszabású mozgóháború különleges eszközöket igényel, hogy a harchelyzetről mindenkor pontos értesüléseik legyenek és a legelső vonalakban harcoló csapatokhoz is parancsokat juttathassanak el.

A német véderő kiváló összekötőgépe, mely egyedülálló repülőteljesítményei folytán bárhol fel- és leszállhat, a Fieseler »Storch«, melynek gyártója a

GERHARD FIESELER WERKE G·M·B·H KASSEL


TUNGSRAM
KRYPTON


ORION
HÖPALACK
Magyar világcikk

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT — RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * V. ÉVFOLYAM 21. SZÁM * BUDAPEST, 1942 NOVEMBER 1

Mentsük meg a jövő nemzedéknek a dicső magyar repülő multat!...

A húszmilliós magyar nemzetről és ennek a nemzetnek boldog hazát adó Magyarországról beszélni gyönyörű álom. De, sajnos, csak álom, amíg léte csupán szavakban, mondatfűzésekben nyilvánul meg. Az álom valóraváltásában tetteknek kell elől járniok, olyan tetteknek, amelyek a nemzet egyetemes erőkifejtését, küzdelmét fémjelzik. Ez a küzdelem nem könnyű a nemzet egyetemességét összetevő egyén számára. A nagy tét elérése minden állampolgár részére súlyos feladatokat szab ki a honfiúi kötelesség keretén belül és ezeknek a feladatoknak a végrehajtása csak a végső sikerbe vetett szilárd hit, a szívből fakadó áldozatvállalás s az egyéni érdek állandó félretevése mellett lehetséges. Az emberi természet azonban igen könnyen lankad, az eléje tornyosuló nehézségek hamar kedvét szegik és úrrá lesz rajta a kényelemszeretet. Azokat az erényeket tehát, amelyek tekintetét a kitűzött cél felé irányítják és nem engedik őt mellékvágányokra, a nemzet érdekében haszontalan életutakra siklani, folyton ébren kell tartanunk, magasan kell lobogtatnunk. Példákat kell eléje tárnunk, nemzetükért élt hősök dicső példáját és ez az a szellemi tápcsatorna, amelyen keresztül a hit szilárddá, a kitartás ernyedetlenné, az áldozatkészség önfeláldozássá érik...

Lapunk megszületésének pillanatától kezdve tervsorozatának első pontjára tette, hogy a legnagyobbrészt szájhagyományon élő, emlékekben tengődő magyar repülést hőskorától, az első szárnypróbálgatásoktól kezdve feltárja a nagyközönség számára és a magyar repülés vértanúit, a dicső elődöket arra a méltó talapzatra emelje, ahonnan lobogó szövétnekként mutatnak példát a gyászos Trianonnal porbasujtott »Turul« ujra az ég felé kacsintó szárnypróbálgatásaihoz. Lapunk hasábjain egymásután kelt életre a világháborús repülőmult néhány hőse és az Isten kegyelméből egyre gyarapodó ország ifjúsága büszkén olvashatta róluk, hogy nekünk is megvan a külfölddel vetekedő repülőhagyományforrásunk.

Sajnos, a második világháború vérzivatara eseményhalmazával pillanatnyilag a jelenre irányozta a szerkesztőség és valószínűleg az olvasótábor figyelmét is. A nagy célkitűzést, a magyar repülés történelmének arany betűkkel való megörökítését azonban sohasem tévesztettük el szemünk elől és most, amikor az »Ifjú Repülő« és a »Repülés-tudomány« révén soraink kibővültek, ujra megragadjuk az alkalmat, hogy megint a megvalósítás útjára lépjünk.

Nem várhatunk ugyanis tovább! Mint már említettük, a dicső mult nagyrészt szájhagyományként, valamint a szereplők és a kortársak emlékében él. A szájhagyomány azonban egyre higabb, az emlék egyre halványabb lesz, a szereplők és a kortársak sora egyre jobban ritkul és ha még sokat habozunk, nem lesz elég adatunk a mindenünnen feltátongó hézagok betöltésére. A példa pedig csakis akkor sarkal, ha minden oldala fényesen megvilágítva, minden árnyfolttól mentten lebeg az érte lelkesedő előtt. Minden perenyi tétovázás pótolhatatlan veszteség szülőanyja lehet.

Ezért törünk tehát lándzsát a kérdés azonnali felszínre hozatala mellett és most, amikor a dicső fiuk dicső apáikhoz méltóan küzdenek a szovjet légben, még fontosabbnak tartjuk a példák márványbaöntését.

Elsősorban az első hazai szárnypróbálgatásokat, a szép emlékű rákosi napokat szeretnénk minden részletével, szereplőivel, megoldásaival kerek egészben bevinni a magyar történelem kincsesházába. Ugyanekkor természetesen a hadak útjáról sem feledkeznénk meg és méltó arcképsorozatát adnánk azokról az »istenkísértő«-kről is, akik már a világháború előtt a légből kívánták hazájukat szolgálni. Majd ezt követné az első világégés babérkoszorúja és végül a Trianon utáni gúzsbakötés magyar élete.

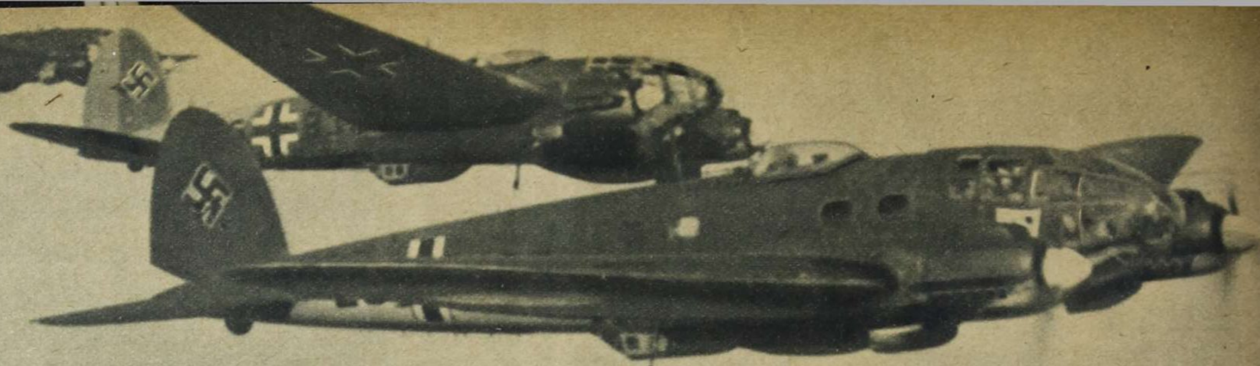
Kerek egészet szeretnénk adni. Helyet szorítunk tehát az egyéni élményeknek, életrajzoknak, műszaki leírásoknak, azaz mindazoknak a tényezőknek, amelyek a magyar repülés történetét emberileg elérhetőleg hézagmentessé teszik. Kedvenc olvasmányt szándékozunk alkotni, amelyben mindenki megtalálhassa búvárkodási vagy szórakoztató csemegéjét.

Megvalósítására a tervünket nyiltan közzé tesszük. A szigorúan katonai vagy műszaki természetű leírások a »Repülés-tudomány«-ban találnak helyet, a novellaszerű élmények az »Ifjú Repülő«-ben, míg a többiek a »Magyar Szárnyak«-ban. Egész könyvre kiterjedő emlékiratokat, munkákat szívesen segít nyilvánosságra könyvalakban a »Magyar Repülő Sajtóvállalat«. Ezen az úton értékes mozaikokat gyüjtünk és amikor elegendő adatunk áll rendelkezésre egy-egy időszak vagy működési csoport történetének kerek egészbe való öntéséhez, akkor ezt egy-egy általunk felkért munkatárs révén rövid idő alatt valóra is váltjuk, vagyis a kerek egészet enciklopédia formájában állítjuk be minden repülésért lelkesedő magyar könyvtárába.

Ehhez a tagadhatatlanul nehéz, de magasztos célokat szolgáló munkához felkérjük az egész magyar társadalom segítségét. Elsősorban azokhoz fordulunk, akik maguk is átélték a nagy időket és azoknak szereplői előbbrevivői voltak. Nyissák fel az élményre éhes magyar ifjúság előtt emlékeik tárházát és tegyék lehetővé számukra, hogy a mult ernyedetlen küzdelme az ő erőforrásukká váljék. Fordulunk ezután azokhoz, akik, mint hozzátartozók, kartársak vagy egyéb módon, leírásoknak, fényképeknek vagy egyszerű szájhagyományoknak vannak birtokában és ők is tegyék azokat rajtunk keresztül a magyarság közkincsévé. Sok kicsi sokra megy, mindenki nyujthat egy-egy téglát a magyar repülő Pantheon felépítéséhez, egy-egy láncszemet az események kerek egészbekapcsolásához és együttes munkánkat nem is koronázhatja más, mint a siker!

A magyar általában nem szeret írni és főleg saját élményeinek közkézreadásától húzódozik, mert szemérmes... öndicséretnek tartja. Nem igaz! Amit egész nemzetünk, hazánk érdekében végzünk, az az egész nemzet, a haza közkincse és annak őszinte feltárása, a szerzett tapasztalatokkal együtt kötelesség! Teremtsük meg tehát együttes, összefogott erővel a magyar repülés multjának ma még hiányzó egyetemes történetét és öntsük bronzba, véssük márványba a légbe vágyó magyar ifjúság számára a ma még nagyrészt szájhagyományban élő példaképeket!

Nagy Béla százados



Az orosz olajtartalékok kérdése

Hitler vezér és kancellár, Ribbentrop külügyminiszter és Göring birodalmi marsall október elején tartott nagyjelentőségű beszédeikben nyilt mérleget tártak fel a német nép előtt a hadihelyzetről a negyedik háborús tél beállta előtt. Egyértelműleg azonos érvekkel támasztották alá ama meggyőződésüket, hogy Németország és vele együtt szövetségeseinek helyzete gazdaságilag biztosított, katonailag megtámadhatatlannak minősíthető. Ezzel a német nép és a világ nyiltan bizonyságot kaphatott arról, hogy a hármasszövetség — ha nem is sikerül ellenfeleiket katonai döntéssel hamarosan leverni — minden esetre képes a háborút gazdaságilag átharcolni, európai és ázsiai elfoglalt területeiket minden támadással szemben megtartani és ebben a biztosított helyzetben az ellenséges szövetséges erők kimerülését kivárni, amely végeredményben meghozná a világháború befejezését.

Ez a nyiltan bevallott német koncepció tisztán feltárja a folyóévi nyári hadjárat hadászati céljait is, melynek főcélja a Sztalingrád és Kaukázus elleni előnyomulással kétségtelenül az volt, hogy a szovjetorosz haderő és az urali hadfelszerelési ipar számára annyira szükséges olajtermelés a Baku, Maikop, Grosnij területről elvágassék. A szovjetorosz kormány szívós ellenállása és kétségbeesett segélykérése az angolszász közvélemény felé mutatja, hogy a Szovjet-Unió nyersolajellátása a hadműveletek előrehaladásával igen akut és nehezen megoldható problémává fejlődött. Márpedig az eddigi háborús tapasztalatok megmutatták, hogy akinek légi és páncélos erői megbénulnak, az elveszítette a csatát és esetleg a háborút is.

Eme tények behatása alatt a Szovjet számára mindsürgetőbben felmerült az a kérdés, hogy a Kaukázuson kívül fekvő olajmezők hozama van-e akkora, hogy a háborús szükségletet úgy-ahogy fedezhesse.

Semleges szakértők véleménye tagadó. Szerintük a maikopi és anapai területek elvesztése, amelyek szétrombolt állapotban már régebben német kézre kerültek, még elviselhető, sőt Grosnij, a második legnagyobb olajközpont elvesztése sem nagyjelentőségű, mert hozama az utóbbi években erősen csökkent (1933-ban 5 millió tonna, 1938-ban csak 2.7 millió tonna). Azonban Baku életfontosságú a Szovjet számára, minthogy 21 millió tonnás termelésével (1938) a szovjet olajtermelés 74 százalékát képviseli. Nem kétséges, hogy Sztalingrád elfoglalásával megbénul a két legfontosabb összekötővonal az olajmezőkkel, nevezetesen, a Káspi-tenger nyugati partján futó vasútvonal és a hajóforgalom a Káspi-tengeren át a Volgára. A német források szerint a mintegy 140 járművel 200.000 tonnára becsülhető káspitengeri flotta szállíthatná ugyan az olajat Bakutól az Ural-folyó torkolatterületében fekvő Tsapajewbe, ahonnan olajvezeték szállíthatná az Ural felső folyása mentén fekvő Orszkba. Lehetne esetleg olajat szállítani a Káspi-tenger keleti partján Askabad, Buchara, Samarkand, Taskend, Saratow, Kujbiseven át vasúton a Volga középső folyásához, de egy pillantás a térképre mutatja, milyen komplikáltak és időrablók ezek az összeköttetések. Tehát a Volga-forgalom megbénulása az eddigi olajellátásban igen érezhető zökkenést fog okozni és a szakértők véleménye szerint emiatt a szovjet haderő és hadiipar súlyos krízis előtt áll.

A kaukázusi olajterületen kívül még számításba jöhető olajtermelésről nehéz tiszta képet alkotni, mert az erre vonatkozó adatok igen eltérőek. A szovjetorosz »planiovoje chosaistwo« (tervgazdaság) 1940-re arra utal, hogy az azerbeidsani (Baku) naftaprodukció az orosz termelés 75%-át képviseli, de az eme területen kívül fekvő olajkincsek még 50%-ra tehetők. Henry Peyret (»Le marché mondial de petroles«) szerint az orosz föld naftakincse 9 milliárd tonnára becsülhető, melyből 4 milliárd az Uralban. 800 millió Közép-Ázsiában és a Távol-Keleten 300 millió tonna vár még kiaknázásra.

A szovjet kormány háborús politikájának tervszerű előkészítésében már a háború kitörése előtt »második Baku« jelszóval nagy hírveréssel kezdte meg a kutatást és feltárást az Ural területében. Ez a terület igen szélesen szétszórva Sterlitamak, Isimbajewo, Samarskaja Luka, Sewerokamsk és a Saratow melletti Plasna helységekkel határolható el. A terület Magnitogorsk nagy iparközpont közelében fekszik és ha az előzetes vérmes remények: 1 és fél









milliárd tonna olajhozama valóban valóra váltak volna, óriási jelentőségre tett volna szert. Azonban ezek a remények nem valósultak meg, az 1942. évre tervezett 7 milliós produkció ábránd maradt és 1938-ban csak 980.000 tonna került kiaknázásra. Még egy kisebb lelőhely van Permtől északra néhányezer tonna termeléssel, ami éppen csak a helyi ipar szükségletét fedezi (Permtől nem messze fekszik Berezniki, az orosz kémiai ipar központja) és még kevesebb a termelés Archangelszknél, ahol éppen csak megkezdték a fúrásokat. Az új olajterületek tehát alig említhetők egy lélegzet alatt Bakuval, termelés tekintetében a kezdet kezdetén vannak és a hadsereg és hadi ipar csak igen kis szükségletét fedezhetik.

Ezeken az új lelőhelyeken kívül vannak még régebbi, eddig kiaknázatlan területek az Ural—Emba torkolatterületében, Krasnodowsknál a Káspi-tenger keleti pontján, Közép-Ázsiában Ferganánál, a kamcsatkai félszigeten és Szachalin szigeten. Az utóbbi nem évek óta jön tekintetbe, mert évek óta japán bérletet képvisel. Az embai terület produkció tekintetében Baku és Grosnij után harmadik helyen áll, 1938-ban azonban csak 652.000 tonnát hozott. A középázsiai források kb. félmillió tonnát, a Szachalinszigetiek pedig 239.000 tonnát eredményeztek 1939-ben.

Látjuk tehát, hogy a Kaukázuson kívül levő olajforrások fejlődése közvetlenül a háború előtt igen lassú volt és míg Bakunál előnyösen szűk területen vannak a lelőhelyek, addig az ú. n. »második Baku« területén 800—1000 km-es szélességben vannak az új forráskörzetek szétszórva.

Ama kérdés vizsgálatánál, hogy a kaukázusi olaj elvesztése mellett Oroszország milyen tartalékokkal dolgozhat, azonban nemcsak a termelő mennyiséget kell tekintenünk. A »Temps« rámutat arra, hogy az új olajközpontok és az ázsiai tartalékok oly messze fekszenek a felhasználási munkaterületektől, hogy az olaj nagyrésze gyakorlatilag nem szolgálhat hadvezetési célokat. Erre utal a »Planowoje Chosaistwo« is 1938-ban, amikor rámutatott az urali iparvidék hátramaradott voltára. A »Molotow« iparvidék még most is kaukázusi olajra van utalva.

Még ha sikerül is az oroszoknak minden rendelkezésre álló erőösszpontosításával az új források szerény termelését emelni, azt finomítani is kell és ebben a tekintetben megfelelő kész telepek hiányában nagy nehézségek fognak előállni.

A »Socialistit cseszkoje stroitelstwo« meg is említi, hogy 1938-ban, amikor Tujmasinskinél, a Tatár és Baskir köztársaságok határán tekintélyes naftaforrásokra bukkantak, villanyerő híján képtelenek voltak megfelelő olajfinomító telepeket létrehozni.

Az új telepek szempontjából a legközelebbi finomítók Moszkvától északra Jaroszlavj körzetében, Gorki kerületben és Szaratownál vannak. 1939-ben egy új finomítótelep építését kezdték meg Szizránnál, Kujbisew közelében és 1940-ben egyet Molotowban, amelyek befejezése esetleg megvalósulhatott. Egy harmadik telep Stirlitamaknál, Ufától délre volt tervbe véve; nincs azonban hír arról, hogy ott az építkezés megindult-e már.

Feltehető, hogy az utóbbi három évben az olajtermelés és feldolgozást illetően sok minden megvalósult, de a jól bedolgozott, régi kaukázusi petróleumipar pótlása alig remélhető megfelelő arányban. Igy még ha sikerült is a bakui termelésből tekintélyes mennyiségeket a Volgán túlra menteni és tartalékolni és ha nagy arányban folyik is a ‑‑járművek és traktorok átalakítása generátorgázhajtásra, ez csak a helyzet időleges mentesítését jelenti, hosszú időre előretekintve a Kaukázus elvágása a német csapatok előnyomulása által, az olajellátás katasztrofális válságát jelenti a szovjet haderő és hadiipar számára.

vitéz Szentnémedy Ferenc ezds.

Gách György:
vitéz Horthy István mellszobra

A Műcsarnok nemrég megnyilt őszi kiállításának igen jelentős eseménye művészi szempontból és a magyar repülés szempontjából egyaránt az a rendkívül sikerült portré, amelyet *Gách György*, a repülőszobrász készített a szovjetfronton hősi halált halt *Horthy* István kormányzóhelyettes urunkról.

A Műcsarnok vezetősége a portrét művészi jelentőségének és súlyának megfelelően a szobrászati nagyterem főhelyén, a terem kellős közepén helyezte el, az állványt délszaki növények díszével vétette körül.

A magyar repülés hivatalos vezetőinek körében villámgyorsan terjedt el a hír, hogy *Gách* György Horthy István-portréja nemcsak az első szoborfej kormányzóhelyettes urunkról, hanem emberábrázolásban is tökéletes.

Kimentünk a Műcsarnokba és megtekintettük a nagy érdeklődést keltett portrét:

A szoborterem kellős közepén a lehető legjobb elhelyezésben és világításban szembenéz a bejövővel a *Horthy* Istvánszoborfej. Az első pillanatban lenyűgözi az embert: ugyanaz a fej, ugyanaz az arc. Az alkotó művész repülő bajtársa és személyes ismerője, sokszor látta nyulánk, nemes alakját. Ismerte mozgását, jellegzetes gesztusait, módja és alkalma volt találkozásaikkor megfigyelni arcának minden egyéni sajátosságát. A mélységes komolyságot, a megfontoltságot és a dolgok megítélésében való tökéletesen biztonságos tudást. Mélységesen igaz, emberi és művészi a szoborfej, a szemlélő csak most látja és érzi, hogy mennyire azonos volt Horthy István messze, távlatokba néző és látó tekintete Kormányzó Urunkéval. Egy törzs hajtása, energikus határozottság, egy és ugyanazon vonalai. Gách rendkívül ihletetten alkotta meg művét, amelyben benne lüktet a művész és a repülőbajtárs kegyeletesen rajongó és lelkes érzése megörökíteni a feledhetetlen vonásokat. Tökéletes munka, a leghivatottabb Horthy István emlékezetének megörökítésére.

A Horthy István-portré megtekintése után rövid találkozásunk volt Gách Györggyel, aki most katonai szolgálatot teljesít a budapest—charkovi expressz futárjárat Ju 52-esének vezetője.

— Nem sok időm volt a portré megmintázására, mert sűrűn vagyok szolgálatban és volt nap, amikor 2000 kilométert repültem be a futár 52-essel. Megvallom: művészileg nagyon sarkalt a feladat, amelyet — érzésem szerint — sikerült megoldanom. Rendkívül jól esik, hogy jó kritikát hallok.

Gách alig nézhette meg a kiállított portrét, így nem látta a műve körüli rendkívüli érdeklődést. Gách *Kisfaludi Stróbl* Zsigmond tanítványa, a mester maga is most mintázza Horthy István szobrát. Ugy értesülünk, hogy Kisfaludi Stróbl Zsigmond örül legjobban volt tanítványa rendkívüli sikerének.

(R—ó)

Teljes terheléssel rohanunk az éjszakába...



Megbeszélés a fényszórófényben

Csodálatos fényjáték a gép indulása

Két Héjja két század Rata ellen

vitéz nagybányai Horthy István Kormányzóhelyettes légigyőzelme

(1942 augusztus 19.)

A vadászoknál bizony nehezen »tört meg a jég«. Már harmadik hete, hogy az orosz légteret járták, hol a bombázókat biztosították, hol a közelfelderítőket, de nem akadtak össze orosz gépekkel. Sőt már csak úgy portyázni is ki-kirándultak, de eredménytelenül.

Persze, volt mit hallgatniok...

Mert a többiek »húzták« őket eleget. Hogy tavaly ilyenkor már hány légigyőzelem volt, hogy azok bevetések voltak, hogy akkor dolgoztak a vadászok...

Igy aztán érthető »elkeseredés« kezdett úrrá lenni a vadászoknál és csak annál jobban fenték a fogukat az első Ratára, vagy első Martinra. Hogy csak már összeakadjanak vélük.

Végre megtört a varázslat, megszületett az első légigyőzelem. És éppen Horthy főhadnagy úr volt a szerencsés vadász.

Most persze nagy az öröm a vadászoknál!

Viszont ami igaz, az igaz... büszkék is lehetnek... Mert Horthy főhadnagy úr légigyőzelme igazán nem mindennapi eset. És ami a legfontosabb az egészben, éppen nem mindennapi lélekjelenlétről és bátorságról tesz tanubizonyságot. Hiszen tizennyolcszoros túlerővel szállt szembe és került ki a harcból győztesen.

De vegyük sorjába az eseményeket.

A közelfelderítők és a vadászok között egyre melegebb lett a kapcsolat, ahogy folyt a felderítőtevékenység. A vadászok kisérik ugyanis feladatukra a közelfelderítőket, hogy biztosítsák őket az esetleges ellenséges vadásztámadás ellen. Elgondolhatjuk, hogy milyen jóleső érzés a közelfelderítőgép vezetőjének és megfigyelőjének, hogyha látja mellette, vagy fölötte a magyar vadászokat... Hiszen a közelfelderítők feladata éppen nem az, hogy szembeszálljanak az ellenséges gépekkel, ehhez gyenge is a fegyverzetük, rövid az üzemidejük, — hanem az, hogy az ellenség arcvonala felett szerzett tapasztalatokat és megfigyelésük eredményét minél előbb eljuttassák a felsőbb parancsnoksághoz... Viszont azért ellenséges géppel mindig számolni lehet... És így aztán igazán világossá válik, hogy mennyire szeretik a felderítők a vadászokat... különösen, mikor feladatra kisérik őket...

Nos, az alább következők éppen egy ilyen közelfelderítőgép kisérése közben történt meg.

A gép a Don egyik veszedelmes szakaszát derítette fel és ezen az útján kisérte el a két Héjja, amelyik közül egyikben a kormányzóhelyettes úr, Horthy István főhadnagy ült.

A közelfelderítőgép már éppen befejezte megfigyelését és indult hazafelé, amikor egyszerre nagyobb ellenséges kötelék tűnt fel a három magyar géptől északi irányból.

A közelfelderítőgép persze azonnal »rákapcsolt« és igyekezett hazafelé.

Nem úgy a két vadász!...

Az egyik Héjja, amelyikben a kormányzóhelyettes úr ült, nyílegyenesen tört rá a kötelékre. A másik magyar vadász utána.

A szovjet bombázók ebben a pillanatban oldották ki bombáikat és fordultak is vissza, kelet felé. Oldalt mellettük a Raták...

Úgy a bombázók, mint a vadászok kétszázadnyi erővel jöttek, illetve fordultak meg. Harminchat gép volt tehát a levegőben. Valóban feketedett tőlük az ég...

Ahogy az ellenséges gépek keletnek fordultak, Horthy főhadnagy gépe egész fordulatot írt le, hogy oldalba kapja a Martinokat kisérő Ratákat. Attól a perctől kezdve, hogy megpillantotta az ellenséges köteléket, körülbelül nyolc kilométeren át egyre adta a gázt a motornak és így hamarosan be is fogta az ellenséges gépeket.

A Raták közül egy mindjárt oldalt fordult, ahogy meglátta a rájuktörő Héjjákat.

Horthy főhadnagy támadott.

Kétszáz méterre volt a »kiszemelt« orosz vadásztól, mikor lőni kezdte és lőtte, míg csak ötven méterre nem volt tőle. Erre természetesen a Rata is megfordult, bár keskeny fehér füstcsík tekergett a motorjából, mégis tüzelt. De lőtt a másik gép is, amelyik még az előbb vált ki a kötelékből. Úgyhogy most Horthy főhadnagy gépét elölről és hátulról is lőtték a Raták.

Mivel jól tudta, hogy csak egyszer csaphat rájuk, ezután rögtön le is húzta a gépét. Bukófordulóval tört lefelé.

Egész négyszáz méterig.

Utána mindjárt felhúzott újra, egyrészt, hogy lássa, mi lett a géppár másik gépével, másrészt, hogy lássa, mi a helyzet a szovjet gépek körül?...

Azok akkorra már menekültek.

A bombázók lomha testtel iparkodtak belehúzni a felhőkbe, a tömzsi Raták pedig szerteszéjjel szóródtak a légtérbe.

A géppár másik gépe pedig ott keringett, nem messze Horthy főhadnagy gépétől.

Nem volt tehát semmi baj.

Azaz mégis...

Mert a kormányzóhelyettes úr gépét több találat érte. Szárnyát és légcsavarját egy-egy, de valami lehetett a motorban is, mert ugyancsak zihált, lihegett, zörgött a Héjja.

Most már igazán nem maradt más hátra, mint hazatérni.

Otthon aztán, a repülőtéren megvizsgálták a Héjját. Kiderült, hogy három találat érte. A légcsavart, a szárnyfelületet és a motort. A szerelők mindjárt hozzáláttak, hogy a megsérült gépet kijavítsák.

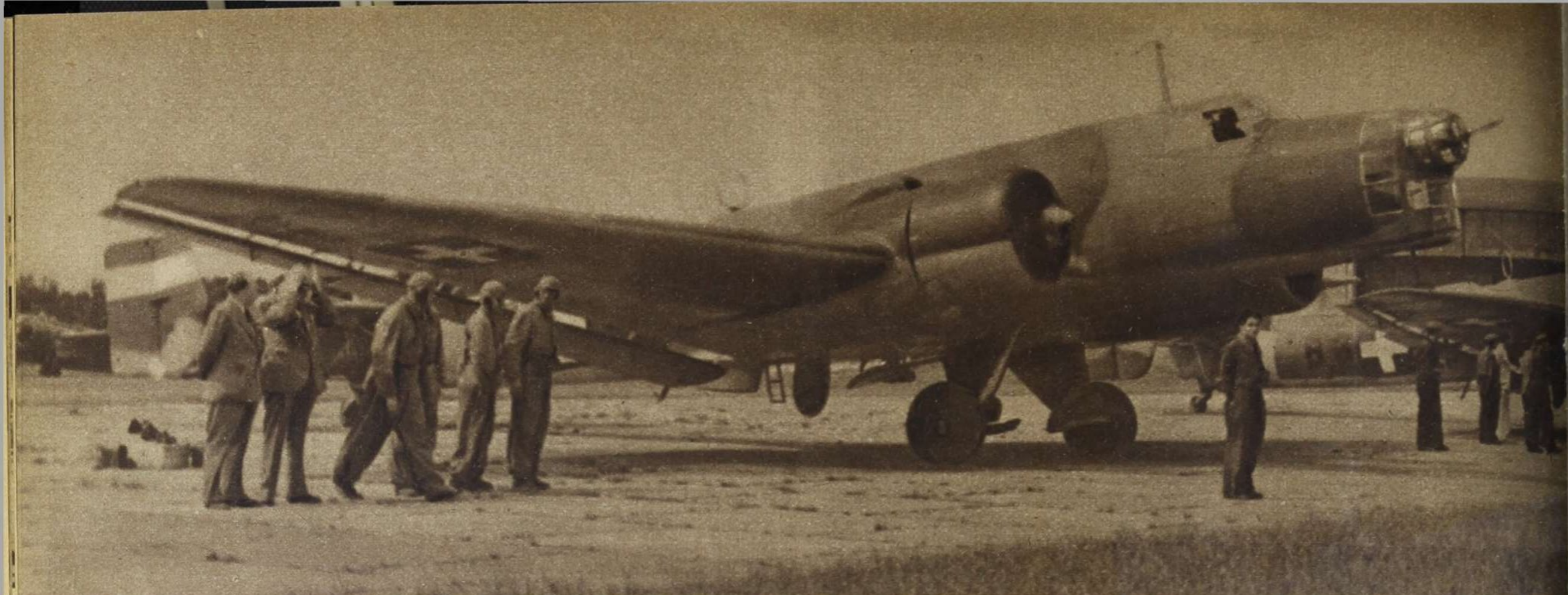
Azt is Horthy főhadnagy parancsára...

Mert a kormányzóhelyettes úr meghagyta, hogy még aznap legyen rendben a gépe, hogy újra mehessen bevetésre. Ugyanis nem akart lemaradni a nemes versenyben, amivel a repülők igyekeznek minél több ellenség feletti bevetést szerezni...

Most még csak annyit kell hozzátennünk az elmondottakhoz, hogy amikor a két Héjja hazaért, először szerényen nem is akarta határozottan állítani, hogy légigyőzelme volt...

De a lelőtt gépet a légicsata lezajlása után mindjárt megtalálta az egyik páncélos csapatunk, akik szemtanui voltak a két magyar vadász vakmerő bravúrjának, de persze, nem is sejtették, hogy abban a magyar vadászgépben, amelyik olyan bátran támadt a Ratákra, Magyarország kormányzóhelyettese ült...

—s. —l.



Ju 86-os gép új hadijellel

És mégis visszajöttünk!

A. B. 322. Ju—86-os repülőgép 1941 július 3-án történt hadbavetéséből

Gép személyzete: Megfigyelő: *Jablonszky Elemér* zászlós. Pilóta: *Kefei Ferenc* tizedes. Rádiós-lövész: *Keszthelyi Károly* őrvezető. Szerelő-lövész: *Somogyi Pál* szakaszvezető.

1941 július 3. 12 óra 30 perc.

Felharsan a riadó. A gépek személyzetei percek alatt összejönnek a parancsnoki sátor előtt. Félkörben csillogó szemekkel állva hallgatjuk osztályparancsnokunk utasításait. Visszavonuló csapatokat kell megsemmisíteni az egyik városból kiinduló útvonalon. Mi a gépünkkel a kelet felé haladó utat kaptuk meg, ahol a visszavonuló csapatok zömét kell bombázni. 13 óra 30 perckor a gépek egymás után levegőbe emelkedtek, majd kötelékekbe fejlődve, irányt vettünk a Kárpátokon túl lévő ellenség felé, hogy hazánkért és az egész kultúrvilágért űzzük el ezt a népsarjasztó emberfajtát. A határig szoros kötelékben repültünk, majd eloszolva kiki a kijelölt célpont felé vette az útját. Messze a Dnyeszter keleti oldaláról megkerülve indultunk támadásra.

Az égen itt-ott egy-két bárányfelhő úszott s mi fürkészve néztük a légteret, nehogy meglepetésszerűen vadásztámadás érje gépünket. Észak-nyugatra megfigyelőnk megpillantotta azt a hosszú fehér sávot, a mi tulajdonképpeni célunkat. Azon a hosszú fehér sávon ezer meg ezer fekete mozgó pont volt látható. Pilótánk is megszólalt ennek láttára és azt mondja, na fiúk, ha a jó Isten megsegít, kövér napunk lesz. Majd méltóságteljesen ráfordul a már közelünkben lévő útra.

Megfigyelőnk szeme egy pillanat alatt végigsiklik az úton és pilótánknak bemondva az irányt, a legnagyobb csoport felé repülünk ezer méter magasságban, ahonnan minden kis mozdulatot azonnal észre lehet venni. A kiszemelt csoport gépkocsikon, lovaskocsikon és gyalog vonuló bolsi csapat, mely minket észrevéve, szerte-széjjel próbál menekülni, de megfigyelőnk ügyesebb volt, nem hagyott időt a menekülésre, mert a következő pillanatban nyakukba zuhant az első nyolc bombából álló sorozat, ami közvetlenül az út közepére hullott.

A másik sorozat már egy kis eltolódással esett, mert az ezek után haladó páncélkocsik mellé esett le, de ennek is megvolt a hatása, mert a légnyomás az árokba borította a közelben lévőket. Mint aki jól végezte dolgát, irányt vettünk a messzeségbe húzódó Kárpátok felé, hogy visszatérjünk kiindulási állomáshelyünkre. Negyedórai repülés után pilótánk szomorúan mondja, hogy kevés a benzinünk a hazarepüléshez. A térképet megnézve, legjobbnak láttuk, ha elrepülünk Kolomea repülőterére, ahol valószínűleg már magyar csapatok vannak és ott szerzünk benzint, s esetleg pár órai késéssel visszarepülünk H repülőterünkre. A Kárpátok nyúlványai alatt meg is találtuk Kolomeát.

A várost alacsonyan körülrepülve, leszálltunk. Látva pilótánk a repülőtér szélén a tartályokat, odagurultunk, mondva, hátha szerencsénk lesz és benzin van benne. Biztonságra ügyelve, pisztolyainkat elővéve, léptünk ki a gépből, mire 20—30 ukrán sereglett össze. Közülük senki sem tudott kérdéseinkre felelni, mivel sem magyarul, sem németül nem tudtak. Szótlanságukat még a nagy meglepődés is mutatta. Megfigyelőnk parancsára géppuskámat kiemeltem és elindultunk a város felé, hogy megnézzük, merre vannak a magyar csapatok. Az ukránok elénk ugorva kiabálnak: »Ruszki! Ruszki!«

Mi az első pillanatban nem ismertük fel a helyzetet s pilótánk látva ezt, az ukránok közé lőtt pisztolyával, azok erre ijedten szétugráltak. Mi nyugodtan tovább haladtunk, mikor lövéseket hallottunk, ami minden valószínűség szerint felénk történt, mert lehetett hallani a lövedékek közeli sípoló hangját. Gyorsan visszafordultunk és kiabáltunk az ottmaradt szerelőlövészünknek, hogy azonnal indítsa meg a motorokat, mert támadnak a bolsik. Azonnal a gépbe ültünk és motorindítás alatt a felső géppuskatoronyból a már 700—800 méterre közelben lévő három bolsi páncélost és mintegy 50 főből álló csoportot lőttük. Jól képzett szerelőnk nagy szaktudással, mondhatnám pillanatok alatt elindította a két hatalmas motort, melyektől az életünk és további működésünk függött.

Szélirányt nem nézve, elstartoltunk a benzintankban lévő 50—50 liter üzemanyaggal. 100 méter elérése után visszafordultunk és alacsonytámadással végiglőttük jól látható eredménnyel a bolsikat. Közben a rádiós géppuskám zárcsuszkatörést szenvedett s így legnagyobb szomorúságomra nem vadászhattam tovább a bolsi támadóinkra. Gépünkkel berepültünk a már felhőbe burkolózott Kárpátok nyúlványai közé. Alacsonyan 10—30 méter között repültünk erdők és hegyi legelők fölött mindjobban be a Kárpátok közé.

15 perccel elindulásunk után egy kis várost vettünk észre a Prut mellett, melynek másik oldalán egy falu van. Mi a falu és az ahhoz közelálló hegy között lévő legelőre hajtottuk végre a második kényszerleszállást, ami a rövidségére való tekintettel, nagyon jól sikerült. Gépünkből még nagyobb elővigyázatossággal és elszántsággal léptünk ki, mert benzinünk már annyi sem

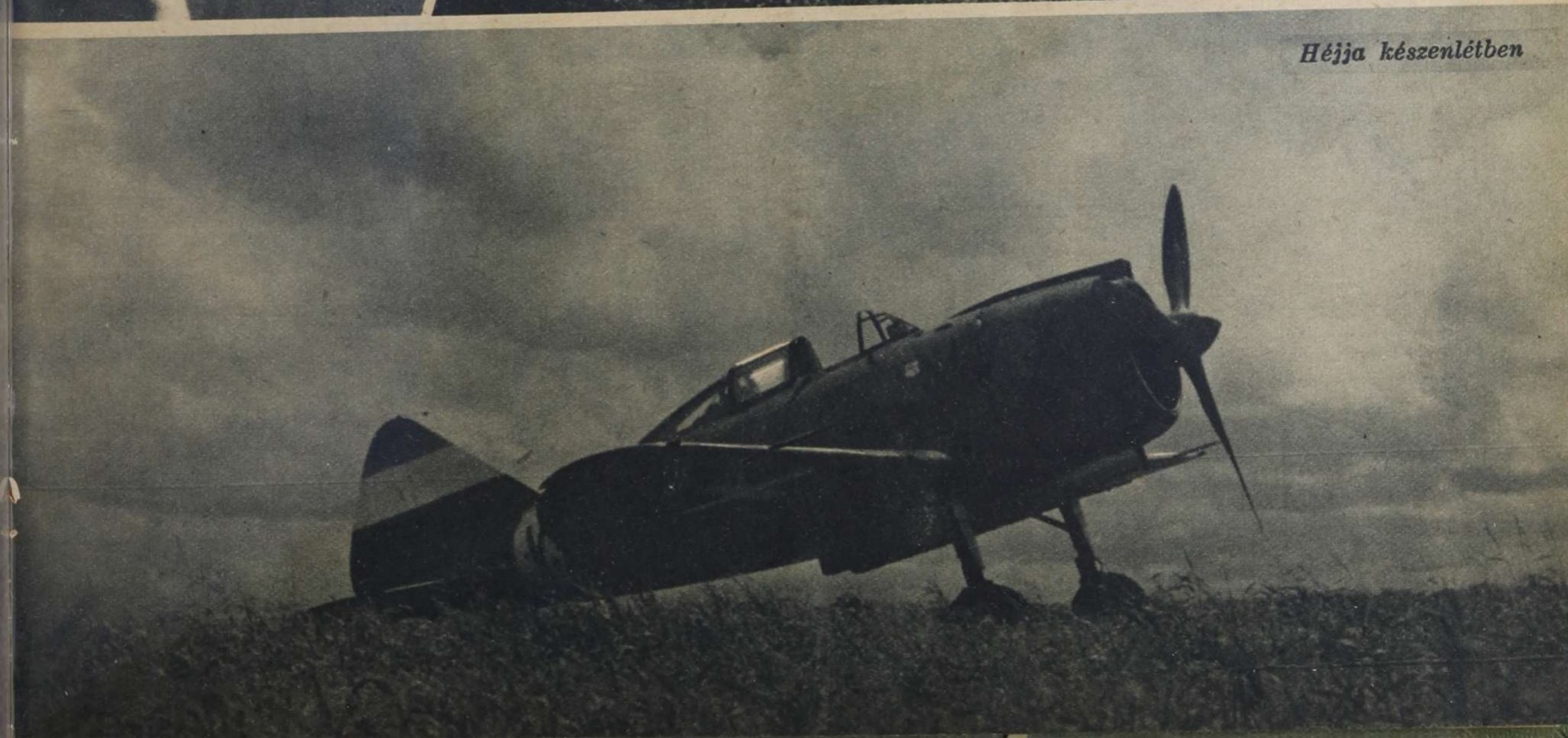




A H. M. úr légvédelmünket szemlélte meg



Bombázóinknál


Héjja készenlétben

volt, hogy mégegyszer elstartolhattunk volna. Az odasereglő lakosságtól érdeklődtünk a bolsik hollétéről, azok látták fürkésző tekintetünket, amint körülnézünk, megnyugtattak, hogy két órával ezelőtt az utolsó rész is elhagyta a várost és a falut.

A magyar csapatok itt vannak? — kérdeztük. — Még nincsenek — volt a válasz, mire egy kicsit drukkolni kezdtünk. Nem baj, mondta megfigyelőnk, az utolsó csepp vérig védekezünk, ha arra kerül a sor, mire mi beleegyezően bólintottunk. Ezután benzin után érdeklődtünk, hogy hol lehetne találni, mert feltankolva még el is tudnánk repülni. Egy ukrán, ki jól beszélt németül, mondta, hogy három kilométerre van egy erdő, ott hagytak az oroszok a visszavonulás gyorsaságában egy-két hordóval. Jablonszky zászlós úr kijelölt, hogy menjek vele és elhozzuk az ott található benzint. Kértünk kocsit és azzal indultunk útnak. Meg is találtuk a benzint egy kis erdei tisztáson, azt mindjárt kocsira tettük és elindultunk vissza. A városba érve, magyar katonákkal találkoztunk, akik rövid idővel ezelőtt érkeztek az oroszok után nyomulva. Kérdeztük, hogy hol vannak az oroszok, mire azt a választ kaptuk, hogy olyan gyorsan vonulnak vissza, nem is tudják utolérni.

A kis magyar előőrsnek felkerestük a parancsnokát, kinek mikor tudomására jutott, a mi történetünk, felajánlotta, ha bármivel segítségünkre lehet, nagyon szívesen megteszi. Mi csak őrséget kértünk, mert úgyis holnap tovább megyünk, csak a fáradalmakat egy kicsit kipihenhessük. Nagy örömmel intézkedett, hogy azonnal induljon gépünkhöz őrség, ami velünk indult útba. Mivel a Prut hídját felrobbantották az oroszok, mi a gépünkhöz legközelebb eső részen, a vizen átkelve indultunk el.

A kocsin nem lehetett menni, mert a benzinnel nagyon meg volt terhelve és így mi a zászlós úrral, cipőnket levetve, nadrágunkat feltűrve indultunk el. Az őrség egy kerülő utat téve egy épségben lévő gyaloghídon ment át. A víz mélységére nem számoltunk, ami a közepén derékig ért, úgyhogy mi teljesen vizesek lettünk.

A kocsi minden baj nélkül átért, csak a túlsó, meredek oldalon a hordó megbillent és visszahúzva a kocsit, a Prutba gurult. Mivel későn volt, erősen szürkült és a kocsi is törést szenvedett, otthagytuk a benzint azzal, hogy másnap korán elmegyünk érte. Nagy sártengereket átgázolva, visszamentünk gépünkhöz, ahol nagyszámú ukrán lakossággal körülvéve, élelemmel és virággal halmozva találtuk két bajtársunkat. Mi is megvacsoráztunk és takarókat kérve a lakosságtól, lepihentünk a gépünk törzsében. Reggel korán keltünk és nagy meglepetésünkre a benzin ott volt a gép mellett és a falu apraja nagyja mind körülállta az acélmadarat.

Mindjárt hozzáláttunk a feltankoláshoz, utána motorpróba és 8 óra 25 perckor azzal ültünk be gépünkbe, hogy visszatérünk csapatunkhoz és ha kell, folytathassuk részvételünket a bolsik elleni hadjáratban. Elstartoltunk, simán elemelkedtünk, a rövid rétre való tekintettel. Tizenöt méter magasan balmotorunk durrogni kezdett, mire gépünk elvesztette egyensúlyát és jobbra kezdett húzni. Ekkor pilótánk korrigálni akarta a gáz szabályozásával, mire jobb motorunk pár durranás után leállt. Nagy sebességgel közeledett a föld, de pilótánk lélekjelenléte arra késztette, hogy siklással próbáljunk leszállni.

A föld felszíne közbeni sikláskor egy magas árok szélébe ütköztünk és felugorva a nagy sebességtől, öt méter magasról belefordultunk egy mocsárba. Mi azonnal kiugortunk gépünkből és szomorúan néztünk a két nap alatt történt három kényszerleszállásra. Mi csak kisebb sérüléseket szenvedtünk, de gépünk orra és a futólemezei összetörtek. Motorunkat csak akkor tudtuk megnézni, mikor vízszintes helyzetbe lett fordítva. Minden mozgatható és kiemelhető dolgot kiszedtünk gépünkből és azt azután megfigyelőnk szállására vittük. Mi gépünk közelében egy ukrán családnál kaptunk szállást. Legelső dolgunk, hogy csapattestünket értesítsük sorsunk felől. Későbbi értesüléseink szerint jutott tudomásunkra, hogy a magyar rádió és ujságok bejelentették egy bombázó gépünk nem tért vissza hírt.

Négy nappal később egy híradó század parancsnokát kértem meg, hogy megpróbálhassak összeköttetést szerezni csapattestemmel rádión. Ez, sajnos, nem sikerült, mert a használatukban lévő rádió kisteljesítményű ahhoz, hogy olyan nagy távolságot be lehetett volna sugározni, hogy meghalljanak. 1941 július 8-án a faluból emberekeт szedtünk össze és kötelek, láncok segítségével próbáltuk gépünket kihúzni a nagy mocsárból. Ez nem sikerült, mert olyi erősen bent volt a mocsárban, hogy karvastagságú kötelek és láncok szakadtak el.

Másnap kocsikkal elmentünk az egyik fatelepre, ahonnan deszkákat szállítottunk el. Gépünk futókereket kiástuk és deszkát raktunk alá s így kötelek segítségével és mintegy száz emberrel kihúztuk a gépünket. Utána a benne lévő benzinnel letisztítottuk a piszkot és sor került az átvizsgálásra. Közben a már elfoglalt Kolómea repülőtérre települt kf. századtól kértünk benzint és olajat, azzal feltankoltuk a gépet. Csak a törött géporr volt még akadálya a hazarepülésünknek. Ezt a városban lévő zsidó bádogossal javíttattuk ki. Mire startolásra került volna a sor, megérkezett egy gépjavító szerviz.

Gépünk kijavítására egy teljesen új orrt hoztak gömb nélkül. Azt mindjárt fel is szerelték, csak gömb helyett került fel a bádogos által feltett lemez. Most került sorra a motor kipróbálása. Gyönyörűen indulnak, csak erősebb gáz adásánál durrog. Nem mehetünk egy pár napig, vigasztalnak a szervisz szerelői. Szétszedik a motorokat, abban kábelszakadást és hibás gyertyákat találnak. Kábeleket kijavítják, de gyertya nincsen. Azért Kolomeába kell menni. Evvel is eltelik egy nap, míg gépkocsi megy Kolomea felé. Nagynehezen másnapra hoznak gyertyákat. Azokat kicserélik és újra motorpróba. Megy valahogyan, mondja a főszerelő, de csak az első szériában. Nem is említve, hogy a balmotor légcsavarának az egyik ága 4 centit kiüt. Az nem számít, csak mehessünk már, feleljük. Igy elhatároztuk, hogy holnap megyünk.

Július 13. — Egész nap a gépünk körül mászkálunk, csomagolunk egy kis oroszországi emléket. Egész nap izgatottak vagyunk, várjuk, míg gépünk teljesen elkészül az indulásra. Míg 14 óra 45 perckor kibújik a főszerelő a gépből és azt mondja: saját felelősségünkre elmehetünk. Mi nem is próbálkoztunk avval, hogy ottmaradjunk. Az ott szerzett ismerősöktől búcsút vettünk és 15 órakor egy minden csavarjában mozgó repülőgéppel elindultunk haza. Futónkat nem tudtuk behúzni, mert minden lemez össze volt törve.

15 óra 43 perckor átrepültünk a Kárpátok gerincén. Összeszorult szívvel néztük az ismerős tájakat. Itthon még a levegő is más. Nagyon jó érzés volt. Leírni nem is lehetne. 17 óra 15 perckor lassú sebességvesztéssel leszálltunk H. repülőterünkre, ahol ujjongó örömmel fogadtak, mint olyant, aki ezer veszéllyel, ezer halállal néz szembe, de mi büszkék voltunk, hogy hazánkért ezt megtehettük, egy gépet hoztunk haza, egy olyan gépet, ami minden részében sebesült, mert értéke az országnak. Hazajött négy magyar fiú, kik akár az életüket áldozták volna a hazáért. Osztályparancsnokunknak büszkén jelentettük: »*A parancsot végrehajtottuk és mégis visszajöttünk!*«

Delatyn-Zaricsi nad Prutom, 1941 július 13-án.

Keszthelyi Károly

repülő őrvezető, távirász és lövész



REPÜLŐ-LÁNYOK

Ha-rag-os ismerkedés



A hideg északnyugati szélben egymásután startolnak a vitorlázó gépek a Hármashatár-hegy tetején. Az oktató: Kihúzni! kiáltására a fiúk megindulnak a gumikötéllel. Futni vezényszóra leszaladnak a domboldalra. A kötél feszül. El! — és a gép, mintha parittyából lőtték volna ki, a magasba lendül. Az őszi napfény megcsillan a szárnyakon. Szépek ezek a szálló madarak, olyanok, mint a sirályok. Fütyül a szél a merevítő huzalokon, valahányszor közelebb kerül a lejtőhöz, ijedten kapja el olyankor néhány bámészkodó kiránduló a fejét, pedig csak tréfás pilóta ül a gépben. A hegy tetején mackóruhás repülő lányokat is látni. Csillogó szemekkel nézik a szálló gépmadarakat. Minden vágyuk, hogy ők is fenn szálljanak a felhők közelében. Esőben, fagyban, napsütésben kijárnak; feláldozzák vasárnapjukat, hogy egy-egy starthoz jussanak. Most is halljuk az oktató utasítását, amint egy növendéket állít a startkészülékhez. Ő rántja el a zsinórt, mikor a gép elhagyja a földet. A másik leánycsoport lemegy a völgybe a kanyargó utakon, hogy egy gépet felhozzon. A szél lobogtatja a szőke, barna fejecskéket, amint versenyt futnak lefelé. Benn a pilótaotthonban barátságos meleg van. Pityu néni híres főztjére várakoznak a növendékek. Az egyik sarokban egy repülő ül. Vajjon mit ír olyan szorgalmasan? Hatalmas könyv van előtte. »Startnapló« a neve. Rejtelmes betűket és számjegyeket vezet át az előtte lévő startkönyvecskébe. Bekuk-

»Jól megérdemelt pihenő«



»Barátnői tanácsadás«



Az iskolagépnél



Még egy félperc







kantunk a sporthangárba is. Eppen egy gépet szerelnek össze sietve. Repülőnő törölgeti szorgalmasan a poros szárnyat és az orrborító lemezeket. Egy másik repülő kislány a csapszegeket kenegeti zsírral. Nemsokára a gép készen áll a startra. Egy hölgynövendék repül. Gondosan bekötözik a gépbe. Az oktató még ad néhány utolsó utasítást, hogy mire ügyeljen repülés közben. Feszült figyelemmel néz előre a repülőlány. Elérkezik a start pillanata. A gép nemsokára az őszi színekben pompázó erdők felett száll.

Mind lejjebb kerül Vöröskővár felé, a szél lecsendesedett. A sárguló pázsiton megáll a gép és szomorúan féloldalra dől.

Elérkezett az ebédszünet. Ilyenkor a különböző egyesületek között szétszórtan repülő lányok összegyülnek. Kedélyes beszélgetés közben jó étvággyal, a friss levegőn pusztítják el a finom elemózsiát. Elkapunk néhány beszédfoszlányt:

— Tudjátok, hogy én mennyit kikaptam szüleimtől a repülés miatt — meséli egy VII. gimnazista, de máris B-vizsgás repülőlány.

— Bizony egyikünket sem engedték szívesen a szülei — sóhajtja egy másik hölgynövendék — még most is harcolnom kell a repülés miatt.

— Nekem egy tanárnőm nem szereti a repülést és hétfőn mindig négyest ad, mondván, hogy vasárnap nem tanulok — panaszkodik a harmadik.

De ha repülés a beszéd tárgya, valamennyi mosolyog. S valahányszor egy gép repül el a fejünk fölött, valamennyi lelkes lány szeme a magasba néz.

A női repülők arányszáma jóval kisebb, mint a fiúké. Vannak már I. motoros és D-jelvényes női repülők, de a legnagyobb része még csak A- és B-vizsga között van.

A multkor a Vöröskeresztben jártam, egy repülőtársnőmet akartam felkeresni. »Nincs bent kérem, a repülőtérre ment« — mondták.

— A repülőtérre? — csodálkoztam. — Tudtommal ő vitorlázó repülő, miért megy a motoros repülőtérre?

— Egy vöröskeresztes géppel ment próbarepülésre, mert mint vöröskeresztes ápolónő fog repülőgépen a frontra járni — volt a válasz.

Nagyon örültem ennek a hírnek. Mint vitorlázórepülő jobban fogja feladatát elvégezni, mert szervezete már hozzászokott a repüléshez.

Mégis van értelme a női repülésnek, mert a magyar anyákkal akarjuk megismertetni a repülést, hogy minél többen adják fiaikat repülőnek.

Kopasz Nárcisz



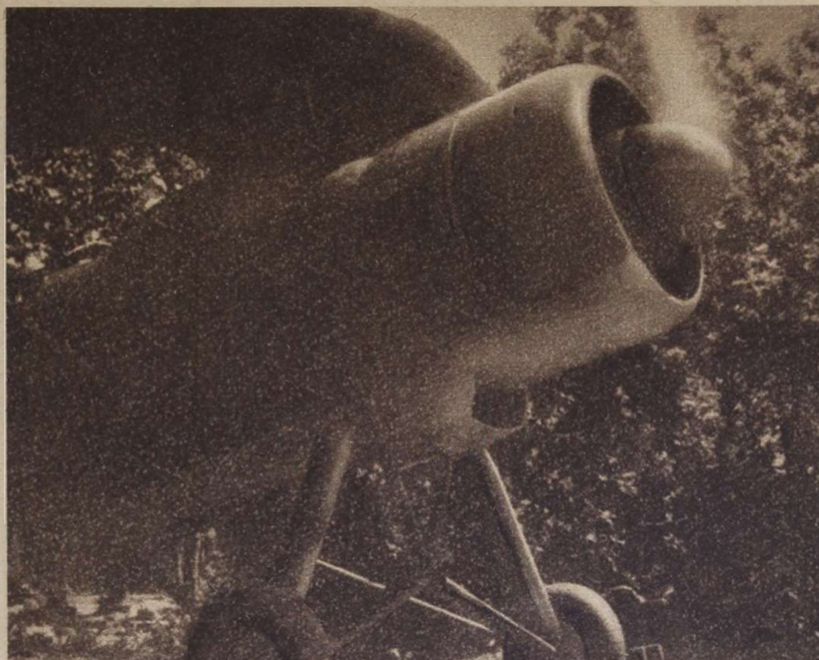
A rabszolgahad



Felszálláselőtti percek

Közelfelderítőink győzelmes harcairól

NAPLÓRÉSZLETEK



II.

KELLEMETLEN TALÁLKOZÁS

1500 méteren vagyunk, már hazafelé tartunk. Balról egyszerre csak négy fekete pontot veszek észre, kb. velünk egymagasságban. Mik lehetnek? Az biztos, hogy repülőgépek, de semmi támpontom nincs arra, barátok-e vagy ellenségek. Pedig de jó volna tudni, hiszen még mélyen benn lógunk az ellenséges terület felett s bizony nem kellemes érzés itt, minden segítségre való kilátás nélkül, néhány Mig 3-mal összetalálkozni. De talán nem vesznek észre bennünket és sikerül hazacsúsznunk?

Ezek a gondolatok villámgyorsasággal kergetőzhettek át az agyamon, mert a négy pont az észlelés után szinte mérhetetlen rövid idő alatt hirtelen felénk fordul. A pontok pillanatok alatt repülőgéppé nővik ki magukat és már nyilvánvalóan a mi gépünk a céljuk. Fejre nyomom a jó öreg csatalovamat, hátha a föld felett ki tudok siklani vele halálos ölelésükből. Nem tágítanak. Makacsul felzárkóznak mögénk s már éppen arra készülök, hogy hátrafordulok és felveszem az egyenlőtlen harcot, hiszen úgy sincs más kiút, amikor egyszerre csak szárnybillegtetve húznak el mellettünk. Ez az egyik egyezményes jelünk a barát felismertetésére s most már mi is észrevettük rajtuk a német bajtársak hadijelét. Ők azok, a győzhetetlen Messerschmitt-vadászok és szerencsére, még a reánk való rácsapás előtt felismerték gépünket.

Barátságosan integetve búcsúzunk el egymástól és tagadhatatlanul kellemetlen lidércnyomás alól szabadultunk fel. A levegőben rendszerint egyedül vándorló közelfelderítőnek az ellenséges terület felett mindig hátbizsergető érzés a váratlan találkozás!...

Megkönnyebbülten sóhajtunk fel, hiszen mi a négy vadász által képviselt veszedelemhez képest az a tény, hogy még mélyen az ellenséges terület felett vagyunk, alig néhány méter magasan és alattunk minden bokor egy-egy »darázsfészek« otthona. De már nem emelkedünk fel, az alacsony repülés a legjobb kijátszása a földi légelhárításnak és ezen az úton végre szerencsésen be is evezünk a hazai révbe.

Másként is történhetett volna.

MI VEZETJÜK CÉLRA A STUKÁKAT

Urywnál a Don nagyot kanyarodik kelet felé. A csapataink elől hátráló oroszok a kedvező védelmi viszonyokat kihasználva, a kanyar nyaka táján szilárdul megvetették lábukat és ezáltal hídfőt alkottak maguk részére a Don innenső partján. Védelemben az orosz mindig mester volt és a hídfőt az erődművek tömkelegével igen erősen kiépítette, melynek megtartását a Don túloldali, keleti partján települt ütegek jól irányzott tüze is elősegítette...

Mint egy élő tüske az eleven húsban, olyan kellemetlenül meredt ez a hídfő arcvonalunkba. Az oroszok állandóan vállalkozásokat hajtottak végre belőle és ezáltal viszonylag igen nagy erőket kötöttek le tőlünk magukkal szemben. A legkellemetlenebb azonban az volt, hogy a hídfő igen kedvező ugródeszkául szolgálhatott a bolsevistáknak abból a célból, hogy alkalmas időpontban nagyszabású támadást indítsanak rajta keresztül ellenünk.

Bizonyára a fenti okokból határozta el hadtestparancsnokságunk az urywi orosz hídfő kifüstölését. A támadásnak július 17-én kellett lezajlania és a kivitelben nekünk is igen tevékeny szerep jutott. A támadást megelőző napon hozzánk juttatott terv szerint gépeinknek a Don túlpartján települt ütegállások és az esetleges páncélos gyülekezések megsemmisítésében való együttműködés volt a feladata és pedig részint tüzérségi célfelderítés és belövés, részint pedig német zuhanóbombázók célrairányítása által.

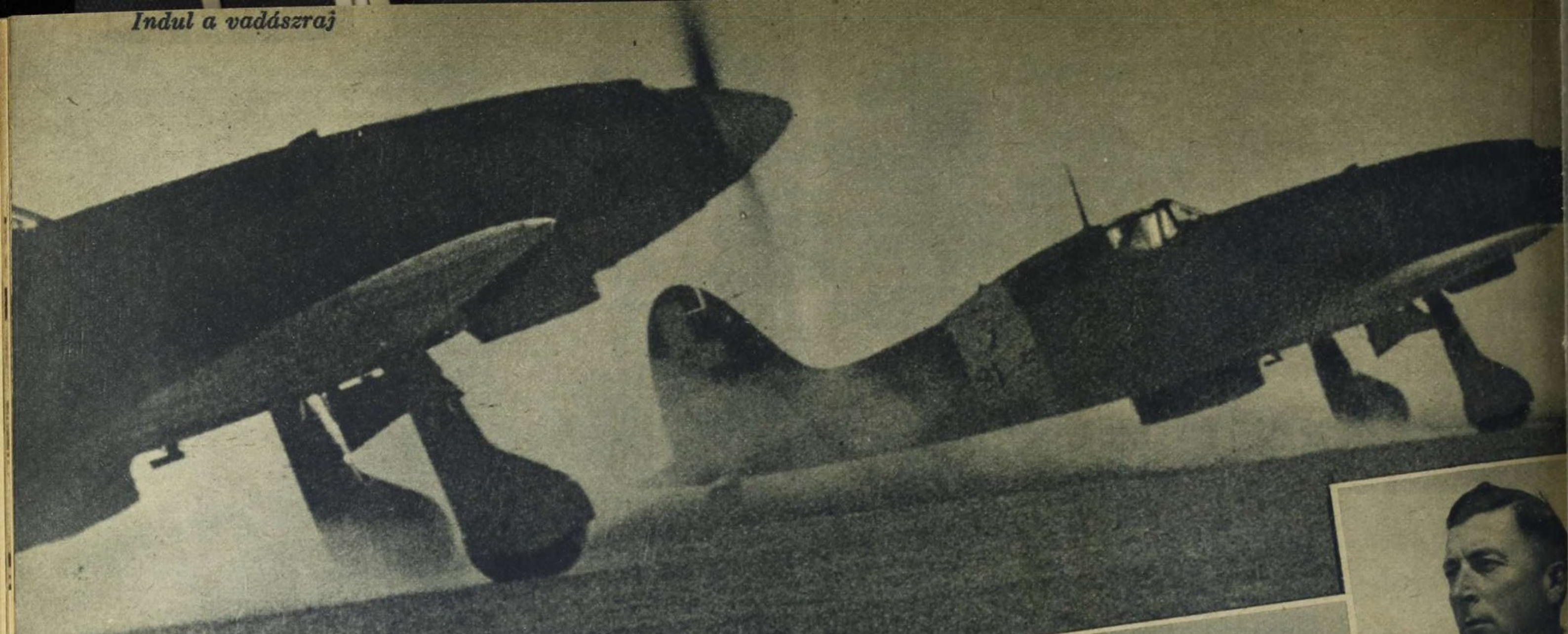
Július 17-én 2 óra 30 perckor még vaksötétségben indultunk két géppel. Egy szerelő zseblámpával jelezte az irányt, ennek nekifutottunk és utána ránkborult a csillagtalan égbolt egész feketesége. Műszer után repültünk jó 20—25 percig, míg végre derengeni kezdett kelet felől. Még viaskodott egymással a világosság és sötétség, amikor a Don ezüstszalagja fölé értünk. Dermesztően gyönyörű látvány, Dante Infernójához hasonló pokoli színjáték bontakozott ki alattunk. Mindenfelé torkolattüzek, egymást keresztező fénypályák a hét főszín összes árnyalataiban, a robbanófelhők és becsapódások pompás tűzvirágai oly csodás összevisszaságban, hogy szinte percekig elfeledkeztünk magunkról.

Szerencse, hogy a bennünk szunnyadó fegyelem visszarántott bennünket a mesevilágból és feladatunkhoz láttunk. A Don túlsó partját sűrű erdő borította. A hajnali félhomályban mit sem tudtunk kivenni az ellenségből. Jól rejti magát az évszázados faóriások ölén. Csak a torkolattüzek az árulók és ezek nyomán hamarosan felfedjük a Trojskoje falu délkeleti szélén telepített ütegállásokat. Már repülünk is vissza tüzérségünk ledobóhelye felé, hogy jelentsük neki a célok fekvését.

A jelzett hely felett világító pisztollyal kilőjük a megfelelő jelzést és várunk. Még elég sötét van, úgy hogy csak szorgos fürkészés után vesszük észre a ledobójelet. Elég kellemetlen helyen van. Az állás helye beszögellik az ellenség felé és így a jelentés ledobása közben mindenhogyan át kell repülni az ellenséges terület fölé, ami a ledobás alacsony magasságában és a viszonylag kis repülési sebesség mellett nem leányálom: a muszka géppuskák átkozottul jól lőnek...

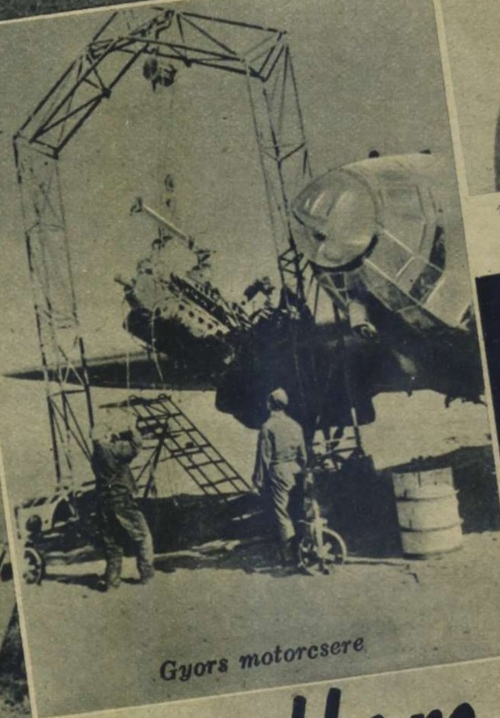
Mégis sikerül. Jelentésünk az üteg ledobóhelyén fekszik és mi már 2000 méteren nyargalunk újabb feladatunk felé. Tüzéreink hatásosan lőni kezdik az általunk megadott célokat, mi pedig az éppen beérkező négy német zuhanóbombázót vezetjük rájuk. Elől megyünk mi, a mi gépünk is szinte függőlegesen zuhan lefelé és géppuskám foszforcsíkjai szembeötlően jelzik a támadási célokat. A zuhanóbombázók egymásután fordulnak be utánam és halálos bombaterhük kioldása után hatalmas láng- és füstkévék csapnak az égnek a trojskojei erdő szálfái közül. Ahová lecsaptak, ott élő emberfia nem maradt.

De már fogytán van az üzemanyagunk. Leszállunk az arcvonaltól alig 6 kilométernyire telepített ütközet-repülőhelyem. A kirendelt tartálygépkocsi még


Indul a vadászraj


Sivatagi erőd-repülőtér

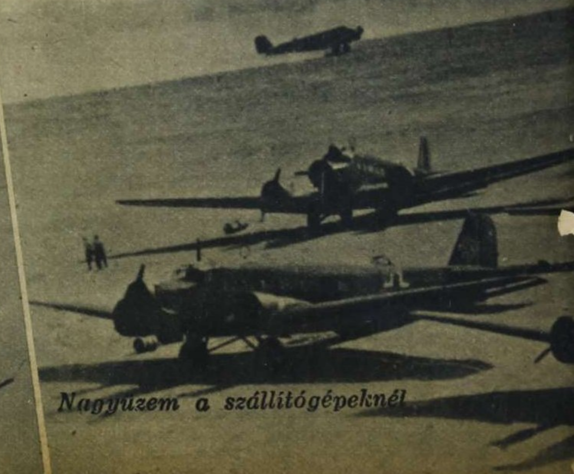

Utolsó simítások


Gyors motorcsere


von Waldau
nagy, a német
repülők par

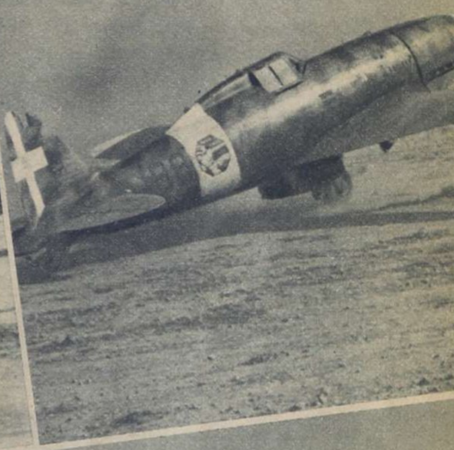
Harc


Hullanak a bombák


Nagyüzem a szállítógépeknél



Megy a MC. 202.



Máris kész a Ju. 88.



Készenlétben

Afrika kulcsáért



Hajnali őrjárat

A cél: Szuez!





A piramisok felett...

mindig nem érkezett meg és egy zászlós társammal elindultunk a közeli faluba ennivalóért.

A kelő nap rekkenő hőség árnyait veti előre s mi félig álmosan, félig bágyadtan bandukolunk a Stalin-betonnal borított »út«-on. Itt szalad markunkba az első, de remélem, nem utolsó orosz foglyunk. Jobban mondva nem is szalad, mert mi vertük fel álmából őkelmét. Bandukolásunk közben ugyanis egy pár csizmára esik tekintetünk, amely egy bozót tövéből nyúlik ki az útra. Nosza, gyorsan megkeressük a csizma folytatását és egy köpenyébe burkolózott orosz katonára bukkanunk. Nem éppen barátságos unszolásunkra felriad álmából, talpra ugrik és fiatal, helyrevaló legénykére ismerünk benne. Fegyvertelen, így nincs mit tartanunk tőle. Zűrzavaros, taglejtésekkel kísért beszédéből csak annyit vettünk ki, hogy turkesztáni. Egyáltalában nem mutatott félelmet. Amikor társam reáfogta a golyószórót, nevetve tárta szét keblén a zubbonyt. Igen megszerettem nyilt arcáért, szinte fájlaltam leadni a fogolykísérőnek.

Mire visszatérünk a leszállóhelyre, már ott a századunk harmadik gépe, majd csakhamar csatlakozik a negyedik is, csupán a tartálygépkocsiról nincs semmi hír sem. Olyanok vagyunk üzemanyag nélkül, mint a szárazra vetett csukák...

Közben vadászok és bombázók is elhúznak fejünk felett. Urywnál dübörög Mars Isten harciszekere...

Végre, 9 óra felé, nagy megkönnyebbülés. Megérkezett a tartálygépkocsi. Szegény nem tehetett a késésről. A tervezett úton egy híd fel volt robbantva és nagy kerülőre kényszerült.

Felvillanyozva töltünk fel, de a csata közben már el is dőlt. Csak századparancsnokunk száll fel, hogy a Donon át visszavonuló ellenségről adatokat szerezzen. Magyaros lendülete természetesen nem engedhette, hogy szárazon meneküljenek el töltött géppuskája elől és jól célzott tüze jó néhány orosznak zárta le szemét örökre a »csendes Don«-nál.

Hazatérünk... Egy súlyosan sebesült honvédet is magunkkal viszünk; a gyors orvosi beavatkozás talán megmentheti a szemét.

Amikor délután átrepültem a csatateret, mindenütt füstgomolyagok jelezték a könyörtelen harcot. Jól kivettem a több mint harminc kilőtt orosz harckocsit, de mily kedves ellentét, a parti füzesben már a mi tüzéreink lovai legelésztek békésen és a bedöglött harckocsik olajbűzös lehelete mellett már a »gulyáságyúk« étvágygerjesztő illata hirdette a megújhodott életet...

A nap, illetve a másnap krónikájához tartozik a század második »légigyőzelme«. Az említett ütközet-repülőhelyen szerelőrészleg maradt kinn. Ennek vezetője, Lőcsei szakaszvezető vállhoz vett golyószóróval, a többi nyolc ember pedig puskával tűz alá vett egy alacsonyan támadó Martin-rajt és az egyik orosz bombázót minden kétséget kizáróan halálra sebezték. A Martin sebességét és magasságát vesztve, hirtelen kivált a kötelékből és füstölve, lángot vetve tűnt el a Don túlparti erdőrengetegében.

Bár vele együtt az utolsó sarló-kalapácsos gép lehullott volna a megújhodásért küzdő földtekénk légteréből!

Nagy Dezső hadnagy

Szárnyas futárok

Éles telefoncsengetés zavarja meg a tikkadt hőségben szenvedő századiroda koradélutáni álmos csendjét. Gépiesen nyúlok a hallgatóért, miközben balkezemmel letörlöm verejtékező homlokom.

— Halló! — lihegem bágyadtan a mikrofonba.

— Lepség. Itt Sz. K. vezérkari ezredes beszél. Kérem a századparancsnok urat!

— Alázatosan jelentem, a tiszturak éppen most hagyták el az irodát. Tíz perccel mult három óra: a foglalkozásnak vége.

— Tudom... tudom, de reméltem, hogy még ott találom a százados urat! Beszélnem kellene vele. Nagyon sürgős! Nem lehetne visszahívni!

Kinézek az ablakon.

— Sajnálom, ezredes úr, a gépkocsijárat ebben a pillanatban indult el.

— Hm... hm... No nem baj. Ki maradt benn a repülőtéren... pilóta?

Megnevezem, de egyben közlöm, hogy az illető »reptér. ügyeletes tiszthelyettes«-i szolgálatban van.

— Azonnal leváltani!... A »Kék madár« 17 órára álljon útrakészen a hajózó személyzetével!... Útvonal: Budapest—Nyiregyháza. A gép odaérkezése után azonnal visszaindul!... Vége!

A parancsban én is érdekelve vagyok: beosztott rádiósa lévén a »Kék madár«-nak.

— Soha jobbkor! — emelkedek ki a szék ölelő karjaiból. — Legalább lehülök egy kicsit!

A sürgős parancsot telefonon továbbítom alhadnagy pilótánknak, ki nyomban megteszi a lépéseket leváltására, valamint utasításokat ad a gép szerelőjének.

Én a »békák«-hoz (időjelzők) sietek és vonalidőt kérek a berepülendő útvonalról, mert bár a távolság Budapest és Nyiregyháza között légvonalban csupán 210 km s az időt Budapesten »Jó rep. idő«-vel jellemeznék (a ragyogó napsütéses távoli horizontokon parányi felhőt sem bír szemem felfedezni), még sem tudhatja az ember, hogy 30—40 km-rel távolabb milyen az idő?... Nem fogad-e bennünket az útvonal valamely szakaszán gyorsan kerekedett nyári vihar.

Pár perc mulva elém tolják aláírás végett a prognózist. Szemöldököm összeszalad. Az idő jellege: »Célnál teljes borultság. Az útvonal egyes szakaszain erős zivatarok lehetségesek.«

A részletek már nem is érdekelnek.

— Na szép! — nyugtázom aláírásommal a sárga lap átvételét s már is sietek a hangár felé.

Időközben a »Kék Madár« kigurult a hangárból a zöld gyepre, ahol hangos duruzsolással végzi motorpróbáját. Pilótánk a gép mellett állva figyeli az északkeleti szemhatárt. Gyanus, váratlan és gyorsan alakuló felhőképződmények igazolják a kezemben lobogó időlap tartalmát.

— Útunk *változatos*-nak ígérkezik! — nyujtom át pilótánknak az időjárásjelentést.

Átveszi, beleénz és visszaadja.

— Semmi... nem veszélyes — tűnnek tova homlokáról a ráncok.

Az időről nem esik több szó, a motorpróbát figyeljük.

Az indulásra jelzett időpont előtt pár perccel gépkocsi gördül végig a betonkifutón: magasrangú utasunk megérkezett.

— Az idő? — érdeklődik a jelentésbeadás után.

— Tűrhető... semmi különös — közli pilótánk.

— Gyanusan *borul északkeleten*... Nem venném igénybe önöket s a gépet, de mivel minden percem drága, sem vonaton, sem gépkocsin nem mehetek!

— Legrosszabb esetben Nyiregyházán maradunk holnapig...

— Én mindenképpen ott maradok, — vág pilótánk szavába felettesünk — de a gépnek feltétlen vissza kell ma jönnie. A »Kék Madár«-nak hajnalban új futárútja lesz!

— Akkor visszajövünk! — zárja le határozott kijelentéssel a pilóta az időjárás miatti aggodalmakat s beszállunk az elegáns futárgépbe.

Legkedvesebb repülőgépem a kétkormányos »Kék Madár«. Nagyszerű rádiókészüléke elől, a vezető mellett van beépítve, amit a »Pilóta 2«-ből kezelek. Szép idő esetén, mikor munkám egyáltalán, vagy legalább is csak kis mértékben köt le s ha a pilóta ismerős, úgy akkor doplizok. Így lassan elsajátíthatom a vezetés tudományát, a pilótaskodás nagyszerű szórakozást nyujt nekem a rádiózás mellett.

Most azonban nem foglalhatom el kedvenc munkahelyemet; utasunk ül előre. Hiába, onnan legjobb a kilátás, amit felfedez mindenki és így szép idő esetén gyakran hátraszorulok a szerelő mellé, mint potyautas. Ilyenkor azután navigálással töltöm el az időt. Ölembe fektetett térképen követjük menetirányunkat a szerelővel együtt, aki szintén nagy rajongója a repülésnek s a navigáláshoz igen jól ért. Eleinte sok pohár sört vesztettem ellene a helytelen tájékozódás miatt, mikor még nem ismertem úgy az egyes tájakat, mint ő, az öreg repülőróka s mikor még a térképolvasásban sem volt meg a kellő gyakorlottságom. Azóta többízben megjártuk együtt jelenlegi útvonalunkat és ma már előre tudjuk mindketten, hogy milyen község, város következik alattunk a mélyben egy-egy bizonyos idő után, vagy vasúti sínpár, jellegzetes útkanyarulat, erdő, tó, patak, domb és hegyvonulat.

Alacsonyan repülünk. A táj gyorsan suhan tova gépünk alatt.

Katonás rendben sorakoznak oszlopokba a gabonakeresztek. A még lábon álló búzamezők aranytengerként hullámzanak. Aratók dolgoznak szerte a földeken, majd hogy nem hallom pacsirtaénektől kísért vidám dalaikat.

Közben elérjük az első kumuluszokat. Sűrű eső zuhog alá a földekre, néha belevillámlik. A fenyegető dörgések morajára kissé délnek vesszük az irányt, hogy kikerüljük a vihart. Utunk ezután már nem is áll másból, mint viharkerülgetésből. Versenyt futunk a gyors szél által korbácsolt gomolyokkal, melyek egyre jobban szorítanak bennünket dél felé. A Hortobágyon, — mert idáig leszorulunk — egybeterelt gulyák, csordák és karámbaterelt ménesek várják a vihar átvonulását. A gémeskutak kérdőleg nyujtogatják karcsú alakjukat a haragvó ég felé. Itt azután végleg lerázzuk magunkról a háborgó elemeket: a zivatarok lemaradnak s bár mi kissé túllépve a kitűzött repülési időt, de szerencsésen megérkeztünk célunkhoz.

Utasunkra gépkocsi vár a repülőtéren. Kiadom két kis bőröndjét s a sötét »Kapitän« már száguld is magasrangú elöljáróinkkal a város felé. Ki tudja miért, ki tudja hová és mit visz, nem érdekel minket, nem tartozik ránk. Mi elvégeztük feladatunkat s most vissza, csak vissza, gyorsan, mielőtt az idő véglegesen és komolyan elromlana. Nem időzünk sokat, tankolni nem kell, üzemanyagunk kétszeresen is elegendő hazáig.

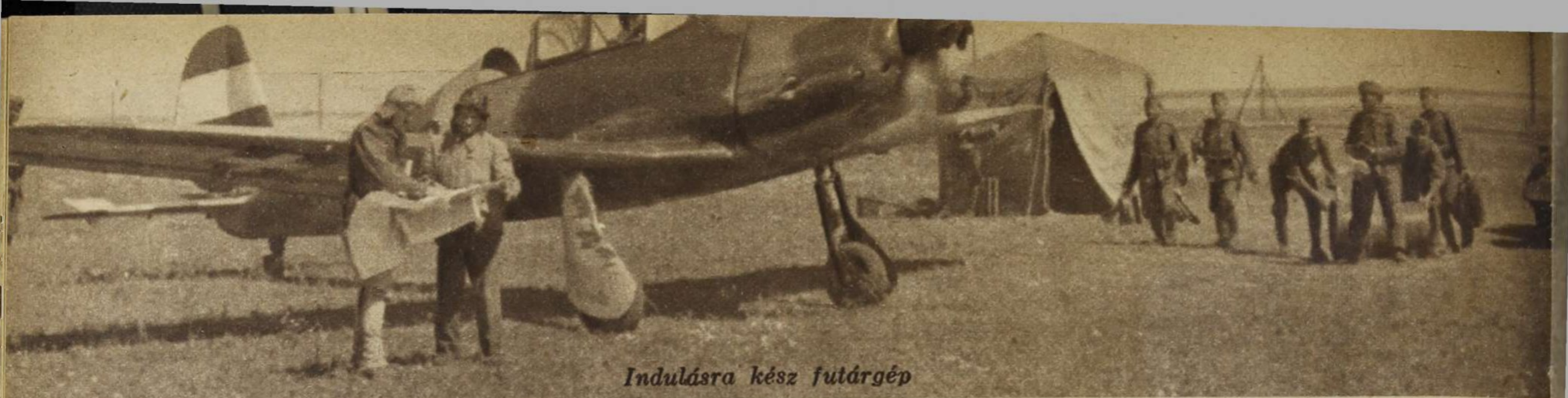
Szerelőnk rongyot kér és megtisztítja a kabinfal üvegét, a leszállásnál felvágódott és szétmálva rátapadt sáskatetemektől. A lebukni készülő napkorong sápadtan küldi utolsó üdvözletét felénk az egyik felhőfoszlány mögül, mikor felszállni készülünk. Én megint nem foglalhatom el megillető helyemet; figyelmeztetésem ellenére, melyet a várható — s most már komolyan — rossz idővel kapcsolatban teszek, őrmester szerelőnk ül a másodpilóta helyre. Ő is vezetni tanul. Kérdőleg nézek pilótánkra.

— Legfeljebb helyet cserélnek, ha végleg elromlik az idő — szól ő és én ismét potyautasi érzelmekkel telepszem bele az egyik kényelmes bőrülésbe.

A nyiregyházi bajtársak élénk búcsúintegetései közben emelkedünk el a sáskáktól ellepett repülőtérről. Pilótánk nagy mérgére a kövér rovarok közül egy-kettő ismét rákenődik a kabin letisztított üvegére.

Mikor a búcsúkör után bevesszük a toronyirányt hazafelé, egy pillantást vetek a messzi horizontra. Vigasztalanul sötét előttünk a szemhatár: holtbiztos viharzóna. Körülöttünk s alattunk gyorsan sötétedik, lassan minden szürkeségbe olvad. A táj további szemlélése fárasztja szememet, abbahagyom hát a navigálást s olvasni akarok. Már ehhez is sötét van. Felkattantom a mennyezetlámpát, de mivel így még rosszabb a látás, eloltom és megpróbálok aludni. A beszűrődő lágy motorzümmögés nemsokára elringat, érzem, hogy álom nehezedik szemembe.

Irtózatos reccsenésre ébredek. Az álom egy pillanat alatt kirepül szememből. Nem tudom pontosan mennyi ideig alhattam, de órámra pillantva látom, hogy már rég megkellett volna érkeznünk Budapestre. Kinézek az egyik ablakon. Tekintetem sötét szürkeséggel találkozik. Vakító villám hasítja át a felhőt, nyomába közvetlen mégegy, recsegésük rezgésbe hozza az ablaküvegeket. Gépünk vad táncot jár az erős oldalszélben. A föld elmosódottan ködlik fel szememhez, bár magas-


Indulásra kész futárgép

ságunk igen csekély. Csodálom, hogy pilótánk még nem érdeklődik a pesti időjárás iránt. Előrebotorkálok a vezetőfülkéhez. Felsőtestem keresztülerőszakolom a szűk nyíláson. A hátak görnyedten hajolnak a kormányrúdakra, a szemek tág pupillái hol a műszerekre tapadnak, hol az alattunk tovasikló ködös terepet kutatják. Magasságunk alig 200 méter.

— Alhatok tovább? — kérdezem fennhangon, hogy észrevegyenek.

— Nyugodtan — szól hátra műkedvelő pilótaszerelőnk, anélkül, hogy tekintetét egy pillanatra is felemelné a mélyből.

— De csak kérjen egy ottani időt! — ad parancsot pilótánk a munkábalépésemre. — Azután kérhet egy mérést is később!

Előrenyúlok a fejhallgatómért és bekattintom a készüléket. Csak a billentyűszekrényt érem el, a készülékhez nem tudok nyúlni az előttem ülő szerelő miatt.

— Nem baj, — gondolom — rádióm le van hangolva a nemzetközi hullámra s elég, ha billentyűzni tudok.

— Az uszályt ne engedje le! — int óva a pilóta, attól tartva, hogy valamelyik villám szétfröccsent bennünket.

Tetőantennával próbálok dolgozni. A légkör telítve van elektromossággal, hallgatómban pokoli recsegést kelt a szünetnélküli égiháború.

— Őrmester úr! — lököm meg szerelőnk hátát — vegye vissza kérem kicsit a fűtést!

Sietve tesz eleget kérésemnek.

— Az sok... vissza egy kicsit... úgy, most jó. Köszönöm.

Gépünk most ejt vagy 15 métert s tehetetlen kalimpálásunkban szerelőnk elmozdítja a visszacsatoló gombját.

— Na szép! — pattintok bosszúsan ujjammal.

Szerelőnk mindjárt javítani akarja a hibát, forgatja a fekete gombot, mire hallgatóm felváltva recseg, sipol s a jellegzetes koppanást, melynél meg kellene állani, mindig átugorja. Magam próbálom beállítani a vevőt, szerelőnk előrehajlik teljesen, de hiába, mert 20 centi távolság is van ujjam hegyétől a rádióig.

Az idő közben egyre múlik. Tehetetlen nyöszörgésemre a pilóta felénk fordul.

— Na, mi van?

— Nem tudok így dolgozni! Lehetetlenség! — fakadok ki türelmetlenül, mert nem szeretem, ha pilótámat bármikor is nem tudom kellő időben kiszolgálni.

— Cseréljenek helyet! — ad parancsot, látva küszködésemet.

A helycsere hamar megvan, utána fellélegzek.

— Végre! Itt vagyok szeretett készülékem!

Szememmel gyorsan végigsímogatom az adót, a vevőt és a billentyűszekrényt. Minden beállítógombon kell valamit igazítanom. A hangolással pillanatok alatt megvagyok. Szorongva látom az antenna-ampermérőn, hogy a kimenőenergia csupán 1A erősségű. Ez édes-kevés a sikerhez. Próbálom növelni az energiát, de így, tetőantennán nincs sok remény arra, hogy sikerülni fog. Valamit azonban mégis erősödik az antennaáram; 1.3 A-ra sikerül emelnem az energiát. Az összeköttetés felvétele most már csak attól függ, hogy milyen távolságra vagyunk Budapesthez. Hívom a repülőtéri rádióállomást egyszer, kétszer, többször, de villámrecsegésen kívül mást nem hallok hallgatómban. A földi távirász nem hallja hívásomat. Le kellene engednem az uszályt!

Kinézek a kabinablakon. A sűrű hamuszürkeség nyomasztólag öleli körül gépünket, a villámok egyre sűrűbben csapkodnak körülöttünk. Alattunk elmosódottan változik a táj, már alig látok valamit. Egy műút éles sávjának fénye erőlködve mutogatja magát felénk.

— Alhadnagy úr! — szól mögöttem a szerelő. — Kövessük ezt az utat!

— Ember, ne beszéljen!... — fakadt ki a pilótánk — nem tudom milyen út, nem tudom hová vezet, nem ülhetek rá!

Megint csend ül közénk egy időre. Megered az eső. Egy villám közvetlen mellettünk hasogatja az egyre sötétedő szürkeséget, mágneses hatására műszereink bolond táncba kezdenek. Iránytűnk jobbra-balra forog, a távkompasz mutatója pedig úgy eltűnik, mintha soha többé nem akarná mutatni az irányt a jövőben. A kabin levegője kezd fülledt lenni, pedig a szellőzőnyílás teljesen nyitva van. Arcomon végigcsurog egy vízcsepp. Felnézek; — beszivárog az eső? A kabintetőn semmi rendellenesség. A csepp közben számhoz gördül, érzem keserű, sós ízét. Nem esőcsepp hát: — izzadok. A pilótára nézek. Verejték cseppek gyöngyöznek összeráncolt, gondterhelt homlokán.

— Csak egy QDM-et kaphatnék! — dünnyögi maga elé.

Ajkamba harapok. Ez a legkevesebb amit ilyen esetben a pilóta a rádióstól kérhet s én még csak az összeköttetést sem tudtam felvenni a földi állomással.

— Csak irányrepülő készülékem lenne! — sóhajtok magamba. Homlokom nekiszorítom az ablaknak, hidegsége jól esik.

Üzemanyagunk fogytán van. Körbe-körbe repülünk, nem tudunk kibukni a viharból. A felhőnek, úgy tűnik, nincs határa sem fenn, sem lenn, sem oldalt. Még nem éreztem ilyen közelről a halál szelének legyezését sohasem. Azután hirtelen elhatározással gyorsan cselekszem. Ujjam egyetlen mozdulatával felszabadítom az uszályantenna motolláját. Az ólomlámcos rézdrót sebesen gördül kifelé a gépből. A többi azután már aránylag egészen simán megy. Az antennaáram felszökik s az összeköttetés már meg is van a földdel.

— QDM 307 — ordítom az első mérés eredményét pilótánk fülébe.

— Mennyi? — kérdezi felderült arccal.

Nagyon artikulátlanul bugyoghattak elő torkomból a szavak, hja, a nagy izgalom! Ismétlem hát az eredményt, de most már nyugodt hangon.

— Hármas, nulla, hetes!

Egy csavarás a távkompasz tárcsáján s már rajta is vagyunk a helyes útvonalon. Azután az időjárás felől érdeklődöm.

MHR PSE QAM HAM ACT (Szíveskedjék, uram, egy aktuális budapesti időt adni!)

Megkapva az időjelentést, csodálkozunk, hogy Pesten egy kis esőn kívül a viharnak híre sincs. Ez a tudat is hozzájárul kedvünk felderítéséhez. Most már nyugodtak vagyunk annyira, hogy helymeghatározást sem végzünk, csak a QDM-vonalat tartja pilótánk nagy érzékkel. Öt percnyi út után hirtelen tisztul előttünk a látóhatár. Alattunk Budapest villanylámpái sziporkáznak barátságosan felénk. Még három perc és a kivilágított repülőtér szeretettel veszi síma hátára a »Kék madar«-at.

A motorok kikapcsolása után némán nézünk össze. A csendet, mely most kimondhatatlanul jól esik, egyikünk sem akarja megtörni. Az ilyen utak teszik az embert istenfélővé, bajtársiassá, s tapasztalatokban gazdaggá.

— Melege volt, Sándor bátyám? — kérdezi kis idő multán szerelőnk a pilótától.

— Hát igen, — mosolyog alhadnagyunk nagy törülközés közepette — most az egyszer nekem is melegem volt!

Kiszállásunk után a startvezetőnk lép elénk. Az összrepülési idő után érdeklődik.

— Három óra húsz perc — világosítom fel.

— Három óra... — ismétli, míg beírja a vándorkönyvbe. — Mennyi? — csapja fel fejét azután hitetlenkedve

— Három óra húsz. Írd csak be nyugodtan.

A túlhosszú repülési idő okát és a repülés izgalmas részleteit tőlem tudta meg később a repülőtéri vendéglő biliárdasztala mellett.

Urbán Gábor
rep. tizedes

Madártávlatból

Régóta szándéka lapunknak, hogy rövid, néhány sorban beszámoljon a magyar repülésügyet illető nagy saját kérdéseiről s ugyanakkor ehhez saját rövid kommentárjait is fűzze. Most, hogy a repülésügy ezerféle vonatkozásban fontos kulcshelyzetet foglal el a nemzet életében, fokozott mértékben kötelességünk, hogy társadalmunk repülőszellemmel való átitatása érdekében minden tőlünk telhetőt megtegyünk. Ebben a munkánkban s ebben a szándékunkban irányít minket az a hódolat, melyet Főméltóságú Kormányzó Urunk iránt, a legelső magyar apa iránt érzünk, aki fiát adta a magyar repülésnek. Kegyeletes emlék ragyog előttünk: hősi halált halt Kormányzóhelyettes Urunké, aki egyéniségével és teljesítményeivel egyaránt irányítója volt repülőtársadalmunknak. Az ő szelleme és dicső emléke vezet bennünket a jövőben minden ténykedésünkben.

*

Rubik Ernő kismotoros gépe, melyet az Aero-Ever épített meg, ma »PINTY« néven repül s az egész magyar sportrepülőtársadalom kedvence lett. A kis gép, melyet vitéz Hefty Frigyes, a mi közismert és szeretett »Frici bátyánk« repült be, minden tekintetben beváltotta a hozzá fűzött reményeket és ekkép fényes bizonyságot szolgáltatott. Nem csupán repülőteljesítményei és kitűnő repülőtulajdonságai, de gazdaságos üzeme is azt sejtetik a messzebbre tekintő, hogy úgy mondjuk: »repüléspolitikai« értelemben gondolkodóval, hogy a jövő »mindenki repülőgépe« talán a PINTY továbbfejlesztéséből alakulhat majdan ki. Ma a kis gép első példánya 18.000 pengőbe került, de ha ugyanebből a gépből megfelelő nagyságú sorozatot rendelnek meg és így gazdaságosabb gyártásra lehet berendezkedni, úgy a kis gép ára erősen versenyképes lesz a nagyobb gépkocsikéval. S ha még azt is figyelembe vesszük, hogy a kis gép üzeme jóval gazdaságosabb, mint a gépkocsié (üzemanyagfogyasztása lényegesen kisebb), akkor a jövő gépkocsijának és repülőgépének párharcából minden bizonnyal a PINTY unokája kerül majd ki győztesen.

*

Lapunk egyik előbbi számában hírt adtunk egy sajnálatraméltó incidensről, mely egy előttünk ismeretlen ifjú repülő ember és egy kis modelező között zajlott le s a rakoncátlan model gyászos pusztulásában végződött. Azóta a magyar repülésnek egy barátja szerkesztőségünkhöz tíz pengőt juttatott el adományként, hogy ezzel kárpótoljuk kis modelező bajtársunkat nagy reményekre jogosító modelének elvesztéséért. Amennyire sajnáltuk, hogy annakidején ilyen esetről kellett beszámolnunk, annyira örülünk most, mivel látjuk, hogy a magyar társadalomban a repülés nemzeti ügy voltának gondolata egyre mélyebb gyökeret ver s ennek a jóleső érzésnek tudatában, látva munkánk nem hiábavaló voltát, köszönjük a szíves adományt, amelyet tovább is juttatunk a rendeltetési helyre.

*

Testvérlapunk, az Ifjú Repülő, nagysikerű pályázatot rendezett. Többszáz pályamű érkezett be, amelyekről minden túlzás nélkül megállapíthatjuk, hogy igen magas színvonalú tudásról tesznek tanuságot. A háborús viszonyokra való tekintettel aránylag igen kevés a gumimotoros model, ezzel szemben a vitorlázó modelek csoportjában olyan modelt is találunk, amely a nemzeti csúcsteljesítmény birtokosa. Rendkívül érdekes egy kis csapkodószárnyú model, mely a bírálóbizottság és a szerkesztőség egyhangú megállapítása szerint kiválóan repül. (Olyan jól, hogy a próbarepüléseket be kellett szüntetni, mivel ez a munkatársak munkaidejének jelentékeny részét lefoglalta.) A beküldött műhelyfogások javarésze egyéni tapasztalat, ismét más része pedig ügyes kiértékelése eddig nálunk ismeretlen külföldi tapasztalatoknak. Ezek közzététele a magyar modelezés általánosan kiváló színvonalát még jobbá fogja tenni és így az Ifjú Repülő pályázata a modelezés nemzeti üggyé való fejlesztésében nagyban hozzájárul. Az értékes díjak (melyeknek odaítélése még folyik), pedig bizonyára megérdemelt örömet szereznek a szorgalmas pályázóknak. A pályázat egyetlen részében még nincs döntés, ez a beérkezett magyarító szavak közül a model és a modelezés megfelelő magyar szavának kiválasztása. A jelek szerint azonban igen lehetséges, hogy marad továbbra is a »model«...

*

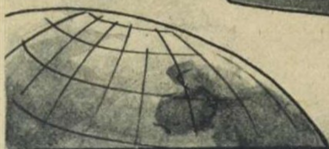
Légierőnk és repülőiparunk fejlesztésével együtt egyre inkább napvilágra kerül a szakmunkásképzés problémája. Egyre inkább szüksége mutatkozik annak, hogy repülőgépszerelői szakképesítést, szakvizsgát és mester-, valamint segédi levelet az egész országban egységes követelmények szerint adjanak ki s ekkép a tanoncévek és a vizsga anyagát egységesen szabályozzák. Szakmunkásaink, repülőgépszerelőink nem csupán hazai üzemeinkben, hanem az egész világon kitűnően beváltak, nincs tehát egyébről szó, mint a szerzett tapasztalatok összegyűjtéséről és egységes köntösbe való öltöztetéséről.

*

Sebesült s a hadikórházak lábbadozó osztályain ápolt honvédeink részéről egyre nagyobb mértékben merült fel az a kívánság, hogy itt felgyógyulásuk ideje alatt modelezéssel is foglalkozhassanak. Egyik hadikórházunk máris kis modelező műhely felállítását tervezi s valószínű, hogy a példát más helyütt is követni fogják. Részünkről nem csupán örömmel fogadjuk a kitűnő gondolatot, hanem minden támogatást is megadunk hozzá s minden ilyen értelmű hozzánk jövő kérést illetékes helyre továbbítunk. Szemünk előtt nem csupán az lebeg, hogy ilyetén képen lábbadozó honvédeink érdekes és nemes, sőt tanulságos foglalkozással töltik idejüket, hanem hogy ezek a modelező honvédek felgyógyulásuk és leszerelésük után a modelezés lelkes hívei lesznek s így a leventemozgalom és más modelező keretekben is hasznos munkát végezhetnek. Így könnyen lehetséges a naggyáfejlődő és rohamosan terjeszkedő magyar modelezésnek minél több tekintélyt tartani tudó, katonaviselt modelező vezetőt adni.

*

Érdekes visszhangja volt mindenfelé annak, hogy a Magyar Szárnyak kilépett eddigi tartózkodásából és az utóbbi időben egyre gyakrabban kritikát is gyakorol a repülésügyet érintő kérdésekben. Kötelességünknek tartjuk ezt, hiszen csak kritikával, mégpedig helyesen alkalmazott, tárgyilagos kritikával lehet irányt szabni repülésügyünk fejlődésének. Kritikánkban csupán a tények tárgyilagos taglalását tartjuk kötelességünknek s ezzel kapcsolatosan véleményünk leszögezését. Kritikánk az egyetemes magyar repülésügy érdekében van, célzata nem negatív, hanem pozitív értelmű, építő munka. S amenynyire eddig is mindig, úgy a jövőben fokozott mértékben állunk bárkinek rendelkezésére bármilyen a repülésügyet érintő szakkérdésben.



REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

SZERVEZÉS, LÉGÜGYI POLITIKA.

Üzemanyaghivatalt szerveztek a japán hadügyminisztériumban. A hadianyagbeszerzés egyszerűsítése céljából a japán hadügyminisztériumot október 15-én újjászervezték. Az átszervezés egyik fontos újítása volt az üzemanyaghivatal felállítása, amelynek feladata a *légierők* és a hadsereg üzemanyagellátásának biztosítása.

✱

Svédország mindent elkövet, hogy légierőit fejlessze és korszerű színvonalra emelje. Ennek alapvető feltétele — köztudomás szerint — az önálló repülőipar megteremtése. Eddig a linköppingi Svenska Aeroplan A. B. a svéd repülőiparban monopolisztikus helyzetet élvezett. Ujabban a svéd kormány eltért a monopoliumtól és az északsvédországi Hägglund és Söner gép- és karosszériagyárnak is engedélyt adott repülőgépek előállítására.

A svéd kormányt az késztette iparpolitikájának megváltoztatására, hogy a Svenska Aeroplan A. B. gyártelepeinek kibővítése ellenére sem tudta kielégíteni a haderő egyre jobban növekvő szükségletét. A hadügyminiszter a haderőfejlesztés parlamenti vitája folyamán kijelentette, hogy a légierők megerősítése (egy új repülőezred felállításával) a svéd repülőipar túlterhelése folytán 1947-nél hamarabb nem várható.

✱

Italo Balbóról nevezték el Olaszországban az orbetellói repülőteret.

✱

Brazilia önálló légierői. Braziliában már 1941-ben felállították a légügyi minisztériumot. Most a légierőket is önállósították és egyenjogúsították a flottával, valamint a hadsereggel. Az önálló légierők vezérkari főnökévé *Armando Trompowsky* dandártábornokot nevezték ki.

✱

Stillwell altábornagy, az Egyesült Államok Indiába rendelt légierőinek parancsnoka, *Auchinleck* altábornaggyal, a brit haderők parancsnokával Újdelhiben október végén tárgyalásokat folytatott.

✱

A braziliai légierők egyrészét Robert L. Walsh északamerikai tábornok parancsnoksága alá helyezték ugyanakkor, amikor Brazilia egész hajóhadát *Ingram* északamerikai tengernagynak rendelték alá.

MÜSZAKI ÉS VEGYES HIREK.

Elmaradnak a Törökországba irányuló amerikai hadianyagszállítmányok. A spanyol lapok megemlékeznek azokról a törökországi értesüléseikről, hogy az Egyesült Államok hadianyagszállítmányai, amelyeket a bérlet- és kölcsöntörvény értelmében magára vállalt, nem érkeznek be ezentúl Törökországba. A spanyol lapok szerint ezt az értesülést török illetékes helyről is megerősítették.

✱

Mibe kerül egy brit repülőgép? A svájci sajtó adatokat közöl egyes brit repülőgéptípusok áráról. Ezek szerint egy »Spitfire«-mintájú angol vadászgép fegyverzet nélkül 70.000 pengőbe, egy Bristol »Beaufort«-bombázó 280.000 pengőbe, míg egy amerikai »repülő erőd« közel 1 millió pengőbe kerül.

✱

Pilótaülés műanyagból. A »Spitfire«-mintájú angol vadászrepülőgép pilótaülését újabban olyan, sajtolással készített műanyagból gyártják, amelynek 60%-a műgyanta.

✱

A »Late 631«, a franciák nagyteljesítményű vízi repülőgépe megkezdte próbarepüléseit Marseille mellett, a marignani repülőtéren. A repülőgép építését még 1939-ben kezdték meg. Hat motor hajtja, óránként 350 km. sebességgel. Legnagyobb repülőtávolsága 7500 km. 20 órát tud egyfolytában a levegőben tölteni. 40.000 liter benzint vihet magával.

✱

Hatmilliárd pengő kár érte Londont a légi támadások következtében — állapítja meg *Williams Holford* londoni mérnök Stockholmban. London újjáépítése — véleménye szerint — a háború után legalább 12 évet fog igénybe venni.

✱

Svájc légterébe ismeretlen eredetű léggömbök kerültek, amelyeken gyúlékony, illetve robbanékony anyagok is voltak.

✱

Japánban olyan léggömböt találtak, amelynek felírásaiból és alakjáról arra következtetnek, hogy a londoni léggömbgátnak egy elszabadult egysége volt.

✱

Kutató intézet az Egyesült Államokban a magassági repüléssel összefüggő berendezések tökéletesítésére. Az amerikai légierők és a repülőipar megbízta a glandalei Airresearch Manufacturing Co-t, hogy foglalkozzék a magassági repüléssel kapcsolatos berendezések tökéletesítésével. Az intézet számos értékes laboratóriummal rendelkezik, ahol a felsőbb régiókban uralkodó hőmérsékleti és nyomásviszonyok mellett próbálják ki az egyes műszereket, illetve repülőgépberendezéseket.

Van például egy szélcsatornája, ahol 133 m/sec. sebességű és minusz 90° C-os légáramlat állítható elő. Egy másikban éppen 20.000 m. magasságig lehet utánozni a hőmérsékleti és nyomásviszonyokat.

A kutató intézet már több, gyakorlatilag jól értékesíthető készüléket szerkesztett.

✱

Mit jelent a brit légierőknek, ha a németek kilőnek három tankhajót az óceánon? Egy átlagos nagyságú tartályhajót 6000 bruttó regisztertonnára becsülve, három hajó 18.000 bruttó regisztertonnát képvisel. Ebben szállítani lehet 11.000 tonna súlyú üzemanyagot. Ha egy 1000 lóerős motor gazdaságos járatás (utazó sebesség) mellett óránként 130 kg üzemanyagot fogyaszt és egy bevetést átlagban három órában állapítunk meg, akkor *száz darab egymotoros gépet* háromszázszor, tehát *csaknem egy egész esztendőn át minden nap be lehet vetni az ellenség fölé három átlagos nagyságú tartályhajóba beleférő benzinnel.* Ilyen körülmények között érthető, hogy egy Gibraltárba érkezett tartályhajót legutóbb nem kevesebb, mint nyolc hadihajó kísért a kikötőbe.

✱

Spanyolországban és Horvátországban új alumíniumgyár létesül. Mind a kettő belföldi nyersanyagot dolgoz fel. A spanyol gyár évi kapacitását eleinte 2000, majd 10.000 tonnára tervezik. Horvátország bauxittermelése ezidőszerint évi 500.000 tonna.

A horvátországi gyár Zágrábban, a spanyolországi gyár pedig Santanderben, Leonban, vagy Burgosban fog működni.

✱

Amikor a repülőgép kerékpárral ütközik össze . . . A forgalmi balesetek történetében szinte egyedülálló eset történt a svédországi Christiansstad közelében. Egy gazda kerékpárjával éppen hazafelé iparkodott a mezőről, amikor egy repülőgép a közelben leszállásra kényszerült.

A repülőgép eközben átsuhant az országút fölött, amerre a kerékpáros haladt és egyik szárnyával a gazdát lesodorta a kerékpárjáról. Komolyabb baja azonban nem történt, csak elájult és a kerékpárja összetört.

REPÜLŐSPORT

Székesfehérvárott október 18-án repülőgépet avattak a cserkészrepülők. Az ünnepségen *vitéz Farkas* Ferenc országos főcserkész is megjelent.

Délután Kisfalud-pusztán bemutató repülést rendeztek többezer főnyi közönség jelenlétében.

✱

Egy német vitorlázó repülőgépmodel Allensteintől Wonnebergig 2 órát vitorlázott és 36 km-t tett meg ezalatt.

✱

A Movero Esztergomi Sportrepülők Egyesülete fennállásának tizedik évfordulója alkalmából díszgyűlést tartott. *Késmárki Frey* Vilmos főispán elnöki megnyitójában kegyelettel emlékezett meg a hősi halált halt Kormányzóhelyettes Úrról, majd méltatta a harctéren küzdő hős magyar repülők

érdemeit. *Ember* Sándor országgyűlési képviselő az egyesület harmincnégy érdemes tagjának kitüntetést adott át. A díszgyűlés a Kormányzó Úrhoz hódoló táviratot intézett.

LÉGIFORGALOM

Repülés közben semmit sem szabad ledobni a repülőgépekről — a kereskedelem- és közlekedésügyi miniszternek a honvédelmi miniszterrel egyetértésben kiadott legújabb rendelete szerint. Kivételt képez az az eset, amikor valaminek az eltávolítása a repülőgépről, a gépnek vagy utasainak biztonsága érdekében szükséges.

Ilyenkor a közforgalmi repülőgép vezetője az illetékes közforgalmi repülőtér igazgatóságának, minden másfajta repülőgép vezetője pedig a m. kir. Légügyi Hivatalnak köteles utólag jelentést tenni a ledobás okáról, helyéről és körülményeiről.

*

Hová lehet légipostát küldeni? A postavezérigazgatóság új légipostai tájékoztatót bocsátott ki, amelyben közli, hogy ezidőszerint Budapestről hová lehet légipostai küldeményeket továbbítani.

Légipostát Budapestről *közvetlenül* a következő nemzetközi légijáratok továbbítanak:

Zágráb—Velence—Milánó,
Belgrád—Szófia—Athén,
Bécs—Berlin,
Arad—Bukarest.

Természetesen más külföldi városokba is lehet légipostát küldeni, ahová ezeknek a járatoknak csatlakozásuk van. Vasárnap a légijáratok nem közlekednek.

Légipostai ügyekben *levelekkel kapcsolatban* a budapesti 72 és 20-as számú postahivatal, míg *csomagokra vonatkozóan* a 78 sz. postahivatal ad közelebbi felvilágosításokat.

*

Newyork és Kairó között megindult a légiforgalom. A két város között 17.600 km a távolság. A repülőgépek 84 óra alatt teszik meg az utat.

*

Lisszabon új repülőterét október 19-én átadták a forgalomnak. A hivatalos megnyitás október 25-én zajlott le. Az új repülőtér a portugál főváros közvetlen közelében fekszik.

*

Légiforgalmi-kutató intézet Franciaországban. A francia légügyi államtitkárság és az Air France közreműködésével Aix-en-Provence-ban tudományos intézetet alapítottak a légiforgalom problémáinak tanulmányozására. Az intézet vezetésével *M. Bouchét*, a L'Aéronautique volt szerkesztőjét bízták meg.

KATONAI HÍREK.

Külföldi kitüntetések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága megengedte, hogy *András Sándor* vk. alezredes a II. o. Német Vaskeresztet és az Olasz Koronarend Parancsnoki Keresztjét, *Arvai László* vk százados az Olasz Koronarend Tisztikeresztjét, *Somorjai József* százados és *Fridrich Dezső* mérnök-százados pedig az Olasz Koronarend Lovagkeresztjét elfogadhassa és viselhesse.

*

Kinevezések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága kinevezte a honvédség hivatásos állományában mérnök-századossá *Székely Mihályt* és *Bócsi Gyulát*.

*

Marseille főhadnagy hősi halála előtt a Tölgyfalombhoz a kardokon kívül a briliánsokat is megkapta a Führertől. Ő volt a negyedik, aki ebben a magas kitüntetésben részesült.

*

A Tölgyfalombot hét német repülő tiszt kapta meg legutóbb. Ezek: *Brändle* százados, *Steinhoff* százados, *Sigel* alezredes, *Zemsky* százados (augusztus végén elesett), *Druschel* százados, *Bormann* ezredes és *Wilcke* százados. (Eddig 122 Tölgyfalombot adtak ki az egész német haderő részére összesen.)

*

Hitler vezér és kancellár fogadta *Müncheberg* századost és átnyujtotta neki a kardokkal díszített Tölgyfalombot a Vaskereszt Lovagkeresztjéhez. Müncheberg százados 125 légi győzelmet aratott. 80 ellenséges gépet a csatorna fölött lőtt le.

*

Agostini olasz repülőtábornagy légi győzelme. Guerniere *Agostini* olasz repülőtábornagy Tobruk felett légiharcba keveredett egy négymotoros ellenséges repülőgépekből álló kötelékkel. A tábornagy egy ellenséges gépet lelőtt, egy másikat megsebesített. További négy angol gépet német vadászok semmisítettek meg.

*

Boschi Mario, az olasz légierők dandártábornoka, az egyiptomi hadműveletekben végrehajtott eredményes működéséért megkapta a II. osztályú német Vaskeresztet. a kitüntetést a *Führer* nevében *Kesselring* tábornagy nyujtotta át Boschi tábornoknak.

*

A német nemzetiszocialista sajtó egyik régi munkatársa: Kurt *Teege* a keleti arcvonalon repülőhalált halt. A hírlapíró egy német bombázó alakulattal indult bombázó útra, ahonnan azonban nem tért vissza többé.

*

Joachim Wandel német repülőszázados egy vadászrepülő alakulat parancsnoka és a Lovagkereszt tulajdonosa, 75-ik légi győzelme után nem tért vissza.

*

Orthofer német őrnagy, egy zuhanóbombázó ezred parancsnoka, a Lovagkereszt tulajdonosa, a keleti arcvonalon szenvedett súlyos sérülésébe belehalt.

*

Dailliere francia sorhajókapitány, a dakari tengerészeti repülőkötelék parancsnoka, nyugatafrikai repülése folyamán légiharcban hősi halált halt. A francia haditengerészet napiparancsban emlékezett meg a sorhajókapitány hősi haláláról, aki a Becsületrend, valamint az 1939-i és 1940-i hadikereszt tulajdonosa volt.

Dailliere sorhajókapitány Dakartól délre végzett felderítő repülése folyamán került érintkezésbe ellenséges repülőkkel.

*

Brit repülőgépek spanyol halászgőzösökre röpcédulákat szórtak. Az angolok a röpcédulákon figyelmeztetik a spanyol halászokat, hogy forduljanak vissza. mert a brit búvárhajók könnyen elsülyleszthetik hajóikat

*

Malta bombázásánál 1942 júliusáig 1300 ember vesztette életét. A sebesültek száma: 1600. Teljesen elpusztult: 9000 ház. Súlyosan megrongálódott: 17.000.

A fenti adatokat egy amerikai újságíró állapította meg, aki megjegyezte. hogy ezek a házak kivétel nélkül katonai célpontok bombázása során pusztultak el, illetőleg sérültek meg, ugyanis leginkább laktanyák, kikötőberendezések és repülőterek közelében állottak.

*

Az olasz légierők vesztesége szeptemberben a következő: elesett: 49, megsebesült: 59, eltűnt 57 fő.

*

Dixon angol vezérőrnagyot, aki *Churchill* miniszterelnököt amerikai légiútján Washingtonba kísérte, repülőaltábornaggyá léptették elő.

*

Guido Visconti di Modrone, Ghazzano hercege, mint ejtőernyős százados, az északafrikai harctéren hősi halált halt.

*

Japán iskolás gyermekekre géppuskával tüzeltek egyes amerikai pilóták. Mások előszeretettel bombáztak kórházakat, iskolákat és más lakóépületeket. A japán hadsereg sajtóosztálya közölte a nyilvánossággal, hogy azokat a »fenegyerekeket«, akik a lakossággal szemben ilyen embertelenül járnak el, fogságba kerülésük esetén kivégzik vagy más súlyos büntetéssel sujtják.

Ezzel szemben azokat az amerikai repülőket, akik az ilyen cselekményekben nem vétkesek, rendes hadifoglyokként kezelik.

A HORTHY MIKLÓS NEMZETI REPÜLŐ ALAP KÖZLEMÉNYEI

A »Horthy Miklós Nemzeti Repülő Alap Intézőbizottsága« az Alap részére beküldött — 1942. évi szeptember hóban — érkezett adományokért ezúton is hazafias köszönetet mond és azokat az alábbiakban nyugtázza:

Nihsim József Bp., 30 P, Előre Motor és Kerékpár Egyesület Bp. 58.25 P, Huszti járási főszolgabíró 100 P, I. honvéd kieg. kirend. 24.80 P, Nagykáta, Bese János 20 P, Kassa, Tóth Eszter 5 P, Püspökladány, Debrecen szab. kir. város 5000 P, Debrecen, Sitkey Sándor 4 P, Csugar, Tatárszentgyörgyi Hangya Szövetkezet 100 P, Tatárszentgyörgy, Patakfalvy János Somodor, 87.34 P, Róm. kat. Egyházközség 3 P, Újbocskó, Magyarország Napilap 5000 P, Bp., Községi Elöljáróság 90 P, Nagymagyar, Esztergom szab. kir. város 100 P, Pesti Hírlap rt. 12 P, Bp., Községi Elöljáróság Tök 50 P, Kisújszállás 810 P, Sikora Ferenc 2 P, Bp., Eszes Ferenc 1 P, Csongrád, Községi Elöljáróság Gesztely, 40 P, Gelb Herman 500 P, Munkács, Lawner Károly 100 P, Bp., Parrag József Bp., 30 P, Akkumulátoregyezmény 500 P, Bp., Községi Elöljáróság 27 P, Újsanálos, Váci Hirlap 10 P, Községi Elöljáróság 688 P, Siklós, Községi Elöljáróság 10 P, Hidegség, Városi Adóhivatal Székesfehérvár 23.77 P, Szán Tibor 27 P, Bikfalva, Községi Elöljáróság 5 P, Rónaszék, Községi Elöljáróság 200 P, Kunszentmárton, Községi Elöljáróság 9 P, Sóstófalva, Községi Elöljáróság 100 P, Berekböszörmény, Községi Elöljáróság Bp., 10 P, Községi Elöljáróság Fertőhomok 10 P, Községi Elöljáróság Pilisvörösvár 64.12 P, Községi Elöljáróság 15 P, Alsódobna, Városi Közpénztár 300 P, Sepsiszentgyörgy, Sószeberger Béláné 100 P, Újvidék, Spitzer Györgyné 100 P, Zombor, Községi Elöljáróság 198.70 P, Dombrád, Uj Magyarság Bp. 1000 P, Erdélyi Tart. Tiszti Tanf. 180 P, Hajmáskér, Borbély Sándor Técső 8 P, Községi Elöljáróság 40 P, Ősi, Homoki Magda Polgárdi 2 P, Községi Elöljáróság Grabór 10 P, Községi Elöljáróság 100 P, Mosonszentjános, Magyari József 4 P, Bp, Pirnitzer Jenő Szekszárd 1000 P, Csereklye Bálint 50 P Vác.

ADAKOZZUNK A

REPÜLŐ ALAPRA,

hogy minél több magyar ifjút képezhessünk

repülővé

Adományok az Alap 188.180. sz. csekkszámlájára fizethetők be. — Adománygyűjtéssel az Alap senkit sem bizott meg

Minden fillérrel a magyarrepülőjövőt segítjük megalapozni!





A HMNRA ez évben is sikeres vizsga-bemutatóval zárta le növendékeinek kiképzését



Az olasz szállítórepülés két éve

Az anyaország erőforrásaitól távol vívott harcokban, különösen ha az anyaország és az arcvonal közti terület a közlekedési módozatokban szegény (sivatag, magas hegység), erősen veszélyeztetett (partizánok, ellenséges érzelmű lakosság, ellenséges tengeri fölény), vagy egyéb okoknál (időjárás, visszavonuló ellenség rombolásai) fogva korlátozott a szállítórepülés elengedhetetlen kellékévé vált a hadvezetésnek. Mindnyájunk csodálatát váltották ki azok a bármilyen időjárással dacoló, dicsőséges repülések, amelyekkel a derék Junkers 52-esek Norvégia megszállását lehetővé tették. Mindenekelőtt azonban az 1941/42. évi példátlanul kemény télen végrehajtott teljesítményeik előtt hajtjuk meg az elismerés zászlaját, hiszen heteken, sőt hónapokon át ők képezték az utánpótlás egyetlen, de elszakíthatatlan fonalát a kegyetlen szarmata síkon minden oldalról körülözönlött sündisznó-állásokban (Igel-Stellung) hősiesen kitartó német csapatok számára.

Utánpótlási szempontból a háború Olaszországot még hatalmasabb feladatok elé állította, mint nagy szövetségesét. Az anyaországtól legtávolabb eső gyarmatot is tartania kellett, hogy minél több tüske meredezzék az egész világot behálózó brit oroszlán ütésre emelt talpa alá. Ezek a hadászatilag olyanynyira fontos támaszpontok azonban háborús szükségleteik szempontjából teljesen az anyaországtól függtek és így Mussolini Olaszországának már eleve meg kellett tennie az előkészületeket eme támaszpontok, gyarmatok utánpótlásának biztosítására. Minthogy az anyaország és gyarmatai közti tengereken a hatalmas fölényben levő angol flotta a nagyobb mérvű utánszállítást egyelőre kilátástalanná tette, az olaszok a repülésben látták a legmegfelelőbb eszközt a különböző — előrelátható — harcterek közti érintkezés fenntartására. Ennélfogva az »Impero« megalapítása után hatalmas erővel láttak hozzá a szállító-repülés s az ezt kiegészítő légiforgalom kiépítéséhez és ugyanekkor már megkezdték azoknak a gépóriásoknak a tervezését is, amelyek kimondottan az utánpótlás különféle igényeit vannak hivatva ma kielégíteni.

A kiépítés alatt álló olasz szállítórepülés fényes példáját adta tettrekészségének és teljesítőképességének. 1939 tavaszán Albánia megszállása alkalmával. Április 8-án pár óra leforgása alatt egy teljes gránátos ezredet szállítottak át Brindisiből Tévanába és ez a gyorsaság egyik döntő tényezője lett annak, hogy Zogu király országa három nap leforgása alatt az Olaszbirodalom alkotó részévé vált.

Amint Olaszország belépett a második világháborúba, *S. A. S. (Servizi Aerei Speciali* = Különleges Légi Szolgálatok) név alatt központi szervet állítottak fel a szállító-repülés feladatainak végrehajtására. Az új szerv gépállományának gerincét a most már nagy számban gyártott, különleges szállító gépek: a hatalmas háromotoros Savoia 82-ek alkotják. Ezek az 1938. évben a Malertnél is bevezetett Savoia 75 típus továbbfejlesztését képviselik és minthogy arra is ki vannak képezve, hogy öblös hasukban egy teljes vadászgépet — természetesen szétszedett állapotban — magukkal vigyenek, az olaszok találóan a *»Marsupiali«* (Erszényesek) névvel illetik őket. Kiegészítésül a szervezet rendelkezésére bocsátották az ország igénybevett polgári légijárműveit. Személyzetének zöme a polgári repülő vállalkozások és légiforgalmi társaságok szakképzettjeiből tevődött össze és ezt fokozatosan töltötték fel a légierő hajózó és műszaki gárdájából. Szolgálatának végrehajtására természetesen felhasználta a polgári repülés földi berendezéseit is.

További részletek a szervezetről nem ismeretesek, de a még folyamatban levő háború miatt nem is valók a nyilvánosság elé. Működésének hatalmas arányaira azonban kellő mértéket nyerünk abból a márványba vésett zárszámadásból, mely az első háborús év (1940 júniusa—1941 június) teljesítményeit tartalmazza és amelyet most — a könynyebb áttekintés céljából — harcterenként tárunk olvasóink elé.

*

Észak-Afrikában ebben az időszakban a szállító-repülés két ágra tagozódott: az egyik ág a belső szolgálatot látta el, a másik pedig az anyaországgal tartotta fenn a kapcsolatokat. Az előbbi a háború kitörése napján azonnal megkezdte működését és napról-napra a hadianyag tonnáit szállította a tuniszi és marmaricai arcvonalakra.

Amint Franciaországgal megszűnt az ellenségeskedés, hatalmas átcsoportosítás kezdődött. Kézenfekvő volt, hogy az angolok hamarosan rávetik magukat Líbiára, hogy a tengely erőit minél előbb eltávolítsák a Britbirodalom ütőerétől, a Szuez-csatornától. A sürgető helyzetben, de a gyér közlekedési viszonyok miatt is a tuniszi határon felvonult erőket részben légi úton szállították az egyiptomi határra és a hadianyag jelentős hányada szintén így követte őket.

Még az év decemberében megindult az angol ellentámadás óriási személyi és anyagi felkészültséggel és az eddig is erősen igénybevett légi szállítószolgálatra fokozott követelmények hárultak. Munkakörük még azáltal is kiszélesedett, hogy a veszélyeztetett olasz települések lakosságának egy részét nekik kellett hátraszállítaniuk s ezáltal többezer honfitársukat mentették meg a biztos fogságtól.

Legszebb és legdicsőbb fegyvertényeik azonban azok a repülések maradtak, amelyekkel a líbiai sivatag távoli és félreeső erődjeinek harckészségét támogatták. Líbia vigasztalan, sivár homoktengerében ugyanis az olaszok a fontosabb karavánutak metszőpontjainál, egy egy oázis mellett, kisebb erődöket emeltek a fennhatóság jelképéül s az uralom biztosítására. Bár ezek távolestek minden segélyforrástól, megtartásuk részint hadászati s főleg azonban — tekintettel a várakozó álláspontú levő arab világra — presztizs okokból célszerűnek látszott.

Ezeknek az erődöknek a részére rendszeres posta- és anyagszállító repüléseket állítottak be és a gépek menetrendszerűen, minden ellenséges ellenhatással és időjárási gátlással dacolva, igyekeztek enyhülést hozni az olasz tricolor pionirszerű hőseinek. Feneketlen gyomrukból hadianyag, gyógyszer, posta, élelem ürült ki és emellett már a puszta megjelenésük mérhetetlen megkönnyebbülést jelentett az idegtépő bizonytalanságnak kitett védők számára.

A S. A. S. óriásgépeinek ez az önfeláldozó munkája még csak nyert jelentőségében, amikor az angolok ezeknek az erődöknek egy részét fölényes erőkkel körülzárták. Elég hivatkozni *Giarabub* példájára, amely az egyiptomi oldalon levő Siva-oázis antipólusát képezi és amelyet az angolok csak többhavi ostrom után tudtak megadásra bírni. A sorsára hagyott, készleteire támaszkodó oázis-erődöt a szállítógépek éjjel-nappal felkeresték és a heves ellenséges légvédelem ellenére alacsony magasságból lőszert, élelmet és gyógyszert ejtettek le a derék védők részére. Az angolok már El Agheila környékén jártak, de Giarabub még ellenállt s csupán akkor vonta be az olasz lobogót, amikor a hadianyagban és élelemben mutatkozó szörnyű hiányait a légi úton történő szállítás sem tudta kitölteni. De hogy ennyi ideig ellenállt, azt védőinek törhetetlen bátorságán kívül csak az ezer veszéllyel dacoló utánpótlás tette lehetővé.

Az angolok nem sokág örülhettek sikereiknek. A német-olasz páncélos csapatok hamarosan előrelendültek és rövid néhány hét alatt Sollumig nyomultak előre. A gyorsan előretörő csapatok hűséges kísérői voltak a nagy háromotorosak, amelyek közvetlenül az első vonalak mögött leszállva, a magukkal hozott üzemanyag, lőszer és élelem révén állandóan biztosították az előrehaladás lendületét. Nem volt szükség repülőtérre; a szilárdan megépített és ügyes kezekre bízott Savoiák Marmarica kőrengetegében szinte mindenütt le tudtak szállni és nem kis részük volt abban, hogy a német-olasz ellentámadás fergeteges iramban zúdult végig a Via Balbián.

Egyre inkább kénytelenek voltak az olaszok a légi szállításhoz nyulni a Libia és anyaország közti tekintetben is. A Földközi tengerre összpontosított angol flotta nyomasztó fölénye, Málta repülőalapjai az olasz hajózást mind veszteségteljesebbé tették. Ki kellett egészíteni repülőgépekkel és az első év eredménye 2094 sikeres földközitengeri átrepülést könyvelhet el.

Természetesen voltak áldozatok. Köztudomású, hogy az angolok 1940 végén és 1941 elején minden erejük megfeszítésével Olaszországot le szerették volna kapcsolni a tengely oldaláról. Hatalmas tengeri és légirajok hullámoztak Dél-Olaszország körül és felett, de Mussolini fasisztái nem tágítottak. Az önfeláldozó harcban a Squadra Quinta Aerea megsemmisült, de az »Ala Littoria«, »Lati« és »Aviolinee« derék hajózói rettenthetetlen szívvel álltak be fegyvertelen szállítógépükkel is a küzdelembe. Itt

PINTY SZÜLETÉSÉRE

Amikor tavaly karácsonyi ünnepélyen voltunk az esztergomi *Aero Evernél*, az *R. 14.* — *Rubik* Ernő tizennegyedik szerkesztése, amely a »keresztségben« a *Pinty* nevet kapta — *még a tejeskútban lubickolt.* Fent, az emeleti építőben várta a világrajövetelt. Törzse vázban fázkódott, egyik szárnyán már volt valamennyi furnérborítás, a másik szárnyán csak a főtartó és néhány borda fejlődött még ki. A motorja pedig lent volt a földszinten egy láda tetején, letakarva ponyvával. Szóval: A tojáshéj még a fejetetején volt az egész masinának.

Rubik nem is nagyon mutogatta, de hogy a többi vendégeket tovább kellett vezetnie, hátramaradtam, s alábujtam a születendő konstrukciónak, nézegetni. Megsímogattam, belekukkantottam, s néztem a munka minőségét. Hát: céhbeli volt ez is, valósággal agyondolgozták a kivitelezés pontosságával. Sehol anyagtakarékosság, mindenütt békebőség gazdagságával és minőségével az anyag és a munka.

A motor különösen érdekes volt, pöttömnyi, negyven lóerős. Az ember egyszerűen a hóna alá vehette és elvihette volna.

— A nyár közepére készen lesz...

Három esztendeje született meg *Rubik* rajzaiban és számításaiban. A repülőgépépítés nem megy máról holnapra, ellenőrző fórumok vannak, amelyek átvizsgálják a számításokat, minden újtervezésű gép világrajötte előtt végigellenőrzik tövéről-hegyére, hogy megfelel e a tervezett célnak és a magyar repülésben képes lesz-e betölteni a neki szánt szerepet? Sokszor a testetöltés munkája már sokkal, de sokkal könnyebb.

S most itt a *Pinty* az esztergomi repülőtéren, félóra multán levegőbe emelkedik, ha minden egyezik.

Rubik, — titkolja ugyan — de nagyon meghatódott. Zavartan mondja az elébb, hogy a Pinty voltaképpen háromesztendős »gyermeke« már, csak éppen most látja készen, igazában el is felejtette már, kissé csodálkozik, mint a fiatal apa, aki három esztendeig távol élt a családtól, most hazajött, s az akkor csecsemő gyerek már elébeszalad és beszél.

Székely Mihály, a rákosiak gárdájának ezüstfejű doyenje a »főbába«, ahogy szerelik a *Pintyet*, bele-belenéz, hogy vajjon a csatlakozások, bekötések, biztosítások hogyan állanak.

Vitéz *Hefty* Frigyes egy kört repült már a Pinttyel néhány nappal ezelőtt.

— Dehát ez még nem is volt repülés, éppen csak felszálltam, egy kör és leszálltam. Pár perc volt az egész, igazán nem berepülés.

Barna kezeslábasba bujik, s feltesznek a hátára egy Hehs ernyőt.

A »főprofesszor«, aki a világrajövetel nagy eseményénél közreműködik: *Dóczy* Lóránd százados, a repülőkísérleti vezető. Minden korszerű, nagy, behemót gépet ismer, repül, ezzel a parányi Pinttyel most találkozik először s úgy néz rá, mint apuka a gyerekjátékra. Mosolyog s nevet, ahogy körüljárja, nem mondja, de látom a szemén, hogy legszívesebben azt mondaná:

— Ez is gép, van szárnya, kereke, légcsavarja...

— Készen vagyunk — jelentik a szerelők.

No, ha készen, gyerünk.

Hefty beleül. A *Pinty* egészen elnyeli, éppen annyi látszik belőle, mintha nagy gépbe ült volna. Két bakkal végzik a motorpróbát. Berreg a motor, nem dörög, nem is döröghetne, nincs elég hangja hozzá.

Frici bácsi nekirugaszkodik. Pintyünk ragyogó kékségben nyargal, porzik mögötte a felszállási irány, de a légcsavarszelet alig érzi az ember.

Leáll, visszafordul.

Tiszta rákosi pillanatok. *Pinty* kicsisége elől elrugdalják a vakondtúrásokat is.

Mi lehet a baj?

Óvatosságból csak 15 liter benzint töltöttek a *Pinty* bögyibe, megmagyarázza Dóczy professzor, hogy a sebességokozta tehetetlenség folytán a kis benzin hátramarad a tartályban, a benzincső csak szörtyögést kap, nem benzint.

— Fel kell tölteni jobban a tartályt! Hoznak egy kannával, beleöntik.



A gép előtt

Frici bátyánk nekivág. Szórja a port, elrugaszkodik a földről, mint a felugrasztott nyúl.

— Látjátok, mennyire fogta a puha talaj. Ahogy elválik, ugrásszerűen emelkedik a sebessége.

A *Pinty* már repül. Viszi *Frici* bácsit egyre följebb és följebb. Azután: kecskebukázik, süllyed, fordulózik, bukózik odafönt, megismerte a repülés szépségét, elmult belőle a félsz, akár a kisfecskéből, most azt se tudja, hogyan ficánkoljon a repülésörömtől.

— Ezt úgy kell lelőni, hogy abbahagyja!...

Félóra multán leszáll. *Dóczy* százados a soros. Bujik a Hehs-ernyőbe:

— Frici bácsi, addig ne beszélj, még lent vagyok, ne befolyásoljuk egymást.

Elpörög, fölszáll. *Frici* bácsi nagy lelkesedéssel magyarázza a *Pinty* tulajdonságait. Hogy csűrője, magassága, oldalkormánya hogyan viselkedik, reagál, milyen a kormányösszhang és hogyan billeg, csúszik, dől, fordul.

— Nyugodtan el lehet engedni a kormányokat horizontális repülésben — mondja.

El is engedte az előbb, a két kezét feltartva repült.

Dóczy már keményebben nyaggatja a kis masinát, most töri hám alá a csikót. Azután levág, megsturcol bennünket, elhúz két araszra a fejünk fölött. Ott a kis gépben a nagy ember, az az érzése az embernek, hogy nini, apuka játszik a kisfiú villanyvonatjával.

Jön:

— Gratulálok, Ernő, nagyszerű a kisgép. Úgy repül, mint egy nagy!

Most már ketten magyarázzák, hogy melyik kormány lágy, melyik kemény, mit kell és hogyan igazítani, hogy a kormányhatások összhangja teljes legyen. Dehát ezek csak retusálások a kész munkán.

Jenik Győző a következő, Arado a kedvence, a Pinty-be olyan kritikusan ül be, mint ahogyan a rendelő húzza fel először a mérték után készült cipőt. Rettentő megelégedve száll le s ahogy beszél, derül ki, hogy a Pintynek már akkor volt gazdája, amikor *Rubik* papirra vetette: megvásárolta előre a MÁV sportrepülés. *Antal* Lajossal együtt azért jöttek ki, hogy a gazda szemével nézzék a dolgot. Leg-

---

van Ballan-Gedini példája a Savoia 75-tel. A kényszerítő köülmények folytán az ő gépük azt a parancsot kapta, hogy figyelje meg egy angol hajókaraván mozgását, amely Alexandriából Málta felé tartott és alkalmas időpontban rádión értesítse a támadásra készenlétbe helyezett torpedóvető és bombázó alakulatokat. Határai repülés után, feladatát sikeresen végrehajtva, Ballan éjszaka visszatért Bengázíba, de három órakor, gépe utántöltése után, már megint levegőbe emelkedett, hogy elfoglalja »őrhelyét«. Nem látták többé.

*

A görög háború féléve alatt a szállító gépek 4668 órát repültek és 22.980 személyt váltott rajtuk partot az otrantói szoros felett. Az 1939. évi albániai hadjárat tapasztalatai alapján célszerűen megszervezett légi szállítószolgálat lehetővé tette, hogy az Olaszországban »behajózott« csapatok még aznap megjelenhettek a vérrel áztatott albán harcmezőn és betöltötték a túlerő által ütött réseket. Egy-egy gép naponta átlag hatszor repülte át az Adriát s a járatok szabályszerűségét sem a repülőterek ellen intézett bombatámadások, sem a lesben álló angol vadászok, de még a közismerten kedvezőtlen légköri viszonyok sem tudták lényegesen befolyásolni.

A gépek Albániából sebesülteket szállítottak vissza az anyaországba és ez úton számos olyan derék harcos életét mentették meg az olasz haza számára, akikre egyébként — sérülésük különleges orvosi beavatkozást követelő mivoltánál fogva — nyomorultul ott vesztek volna a vad albán sziklák közt.

(Folytatása következik)

A nyaktörés magasiskolája

Évről-évre megrendezték Amerikában a National Air Races nevű nemzeti repülőversenyt. Ez a teljesen és tisztán sebességi verseny hosszú idő óta az amerikai repülés egyik legjobban látogatott és legtöbb balesettel végződő látványossága volt. Még ma is érdemes visszapillantani és a kezünk között levő értékes képanyag alapján végigvenni azokat a gépeket, amelyek ezeken a versenyeken szerepeltek.

Végeredményben semminemű megszorítás nem köti a versenyzőket, olyan géppel indulnak, amilyennel akarnak, csupán nyerniök kell. Szóval: ebben a versenyben csak sebességi gépek vehetnek részt.

Sebességi gépek építésére két iskola van: az egyik a gép méreteinek csökkentésében, a másik a mótor lóerejének szaporításában látja a megoldást, amely természetesen a kettő között félúton van. Vagyis: megfelelően csökkenteni kell a gép méreteit, vagyis növelni a felületi terhelést és ugyanakkor növelni a teljesítményt is megfelelő mótor beépítésével.

Nagyon érdekes végigpillantani a National Air Races gépeinek során, a figyelemreméltó gépek egész sorozatával találkozunk.

Ami első pillantásra feltűnik: a kislóerejű gépek nagy száma. A sebességi gépek jelentékeny része 300 lóerőnél gyengébb mótorral repül. Valahogyan az a helyzet itt, akár a sebességi világrekordnál, hogy a nagylóerejű, de aerodinamikailag tökéletlenebb gépek hosszú sora után végre elérkezett a jobb hatásfokú gépek korszaka.

Nincsen túlságosan sok helyünk a sebességi gépek lényegéről való bölcselkedésre, inkább vegyük sorra az utóbbi évek kiemelkedő gépeit és okuljunk belőlük.

Egyetlen magasfedelű gépet találunk közöttük, a Howard-féle Mr. Mulligan DGA—6. masinát, amely látszólag egészen konvencionális magasfedelű. Valójában 830 lóerős Pratt & Whitney mótorjával igen jó teljesítményt ért el: 3920 kilométert repült be 385 km/ó átlaggal, hátszél nélkül és közben 470 km/ó volt a legnagyobb sebessége. Ezt különleges profilokkal érte el. A Howard-gépből egyébként tervezője kitűnő gyors túragépet is készített.

150 lóerővel 413 km/ó igen szép teljesítmény. Ezt a Folkerts-gép érte el. Ha megnézzük képét, a gép lényege szembetűnik: egy mótor, egy pilóta és két kis szárnyacska. A futómű életveszélyesen kicsiny és egyéb hely híján csakis a törzsbe vonható be. Ezzel a géppel sem volt öröm fel- és leszállni, még az amerikai repülőterek háromkilométeres betonpályáin sem.

A mélyfedelűek sorában az egyik legjobb gép a Crosby-féle. 250 lóerős Menasco Buccaneer mótorja van, mint általában társainak. Ezzel a sebessége 525 km/ó, gyorsabb, mint 1000—1200 lóerős mótorral felszerelt vadászaink! Fesztáva 4.9 méter; szárnyfelülete 5.9 m², felületi terhelése kb. 150 kg/m².

Keith Rider új gépe, az »8-ball« ugyanezt 250 lóerős mótorral 560 km/ó sebességet ér el, alig 120 kg/m² felületi terhelés mellett. Ez tehát nemcsak, hogy nem veszélyes gép, hanem aerodinamikailag jobb, mint akárhány nagylóerejű gépünk!

Inkább hagyománytiszteletnek teszünk eleget, ha megemlékezünk a Weddell-Williams versenygépekről. Ezek voltak hosszú időn át a szárazföldi gépek sebességi világrekordjainak birtokosai, míg végül a fejlődés megfelelő ütemével sikerült egyesíteni a szárazföldi és abszolut sebességi rekordot. A Weddell-Williams gépek, a »22«, »44«, »57« és »92« mind 400 és 500 km/ó közötti sebességet értek el, merevített mélyfedelű gépekként. Sokat köszönhetünk ezeknek a vadászgép mai fejlődési irányának úttörő munkáiban.

Végül két középfedelű gép érdemli meg, hogy megemlékezzünk róluk: az Art Chester-féle Goon és a Laird versenygép Turner ezredes számára.

A Goon a Jeep továbbfejlesztése, ugyancsak közkedvelt Menasco mótorunkkal. Félig szabadonhordó, vékony szárnya van, 125 kg/m² a felületi terhelése, 424 km/ó átlagsebességeket ért el, de legnagyobb sebessége kb. 530 km/ó. Az egész gép súlya 767 kg.

Formailag legtökéletesebb a Laird—Turner gép, 1050 lóerős Twin Wasp mótorjával. Ez a legtisztább középfedelű, amit valaha építettek. Nagyobb távolságok berepülésére készült gép, több üzemanyagot visz. Repülősúlya 1700 és 2170 kg között váltakozik. Szárnyfelülete ellenben csak 8.8 négyzetméter, vagyis a felületi terhelés 195 és 245 kg/m² között, hihetetlenül nagy értékek között változik. Megfelelő futóművével jó repülőtérről mégis jól emelkedik fel a gép. Legnagyobb sebessége 550 km/ó volt, ezt azóta még fokozták. Ebből a gépből nagyszerű vadászgépet lehetne készíteni, megfelelő változtatásokkal.

E gépek teljesítményének ismerete nyomán felmerül a könnyű vadászgép gondolata. Erről a kérdésről legközelebb fogunk beszámolni.

n.

A modelező szövetkezet első értekezlete

A Repülőmodelező és Aviatikai Szövetkezet október hó 24-én tartotta meg első tagszervező gyűlését. Az alig két hónapja működő szövetkezet ma már túl van a kezdet nehézségein és rövidesen *teljes felkészültséggel* állhat a magyar modelezők rendelkezésére. Ez az új repülővállalat nem a saját hasznára alakult, nem az üzleti lehetőségek kihasználására törekszik, hanem fokozatosan kívánja megvalósítani az általa felkarolt modelezők gazdasági ügyeit.

A legutóbbi taggyűlésen a fővárosi és környéki repülőkörök megbizottai és a modelezők nagy számban jelentek meg. *Török* László üdvözölte a megjelenteket, majd röviden ismertette a szervezés munkáját. A szövetkezet Ujvidéken a helyi repülőegyesülettel és a fővárosi aerokörökkel közösen megrendezte az első délvidéki repülőkiállítást, amelyen száznál több gépet állítottak ki. Eddig ez volt a legnagyobb vidéki kiállítás, amelyet vitéz dr. *József* Ferenc kir. herceg is megtekintett. Megjelentek még vitéz *Bánfalvy* Ferenc ezredes, *Fernbach* Károly főispán, a város polgármestere, több felsőházi és képviselőházi tag és még igen sokan mások.

Az elnök ezután közölte, hogy a modelezők csatlakozása a szövetkezethez még ma is tart s a taglétszám örvendetesen emelkedik. A szövetkezet elhatározta, hogy a kora tavasszal terepkutatást végez nemcsak Budapest környékén, hanem az ország különböző helyein. A modelek szállítására kapcsolatosan szállítókocsit készíttet. Tervezik még, hogy modelező otthont és szükségműhelyt létesítenek a Hármashatárhegyen és Ferihegyen.

Ezután *Réder* György, *Eörsi Nagy* Lajos, *Harsányi* György, *Udvardy* István és *Hanka* Lajos szóltak a vitához. A felszólalók egyhangúan helyeselték a *Repülőmodelező és Aviatikai Szövetkezet* célkitűzését és a szervező munka lendületesebb megindítását is sürgették.

---

szívesebben vinnék már most, dehát az átadásra csak később kerül sor.

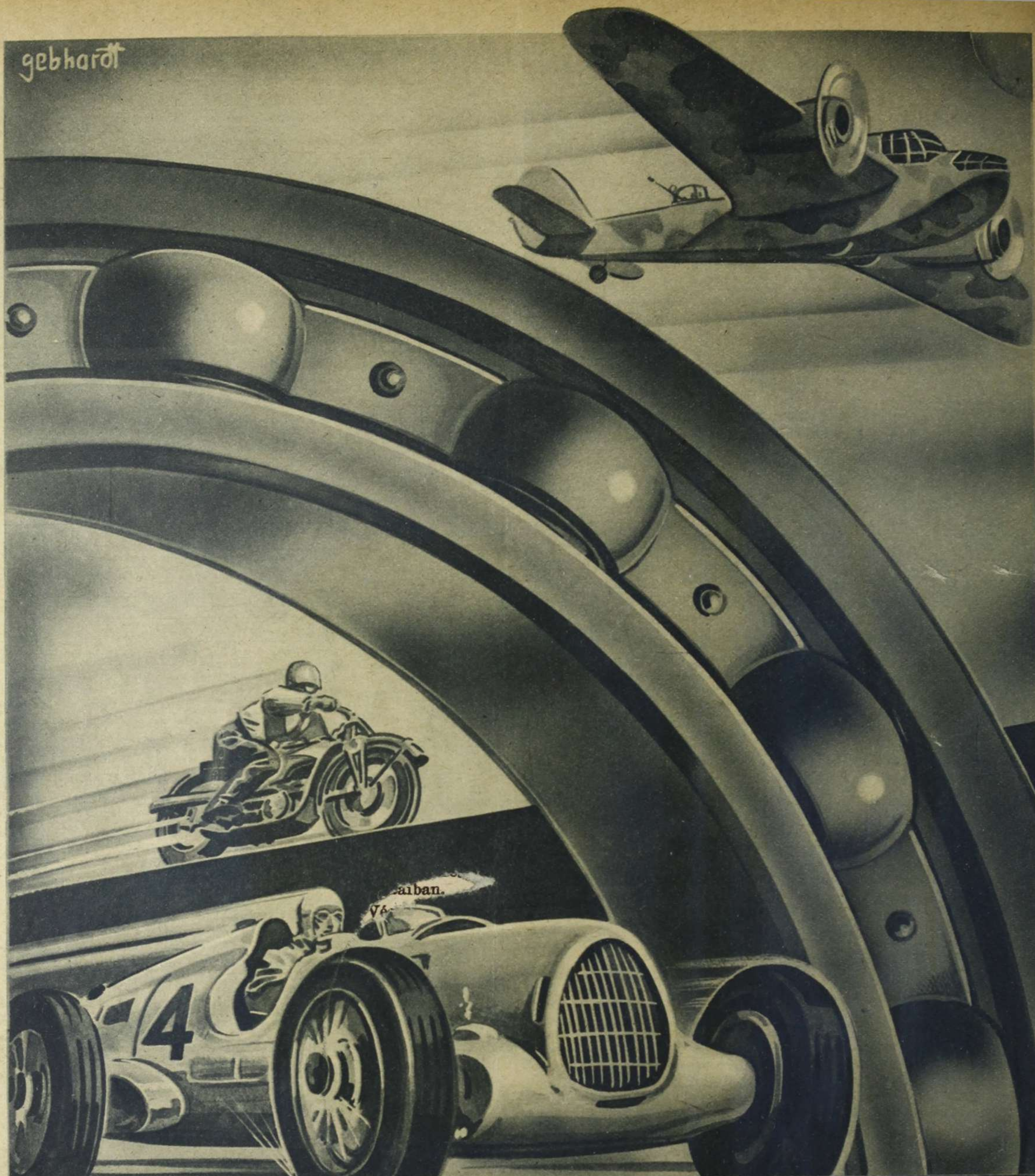
Megsimogatjuk sorra a kismadarat, *Rubik* nagy örömében egy kissöprűvel tisztogatja a szárnyait. Öreg estefelé járunk, de még beszalad a kisautó Rubik mamáért, Frici bácsi felröpül egy utolsó körre, hadd legyen teljes a bemutató öröme a Rubik-családban.

A bemutatón vagy háromszáz kíváncsi diák nézelődött, közöttük tizenöteztendős A vizsgás eszterfomi fiúk. *Antal* és *Jenik* egy előkelő *Arado*-val jöttek, *Dóczyék Bückerrel.* A két repülősztár epebajt kapott a mellőzéstől, semmi közönségsikerük nem volt, *Pinty vitte el a pálmát előlük, kis, negyvenlovas motorszive izgatottan dobogott a premier nagy sikerlázában.*

(R—ó)


FAG
FAG


Silikat
Glas
PLEXI
GLAS


gebhardt